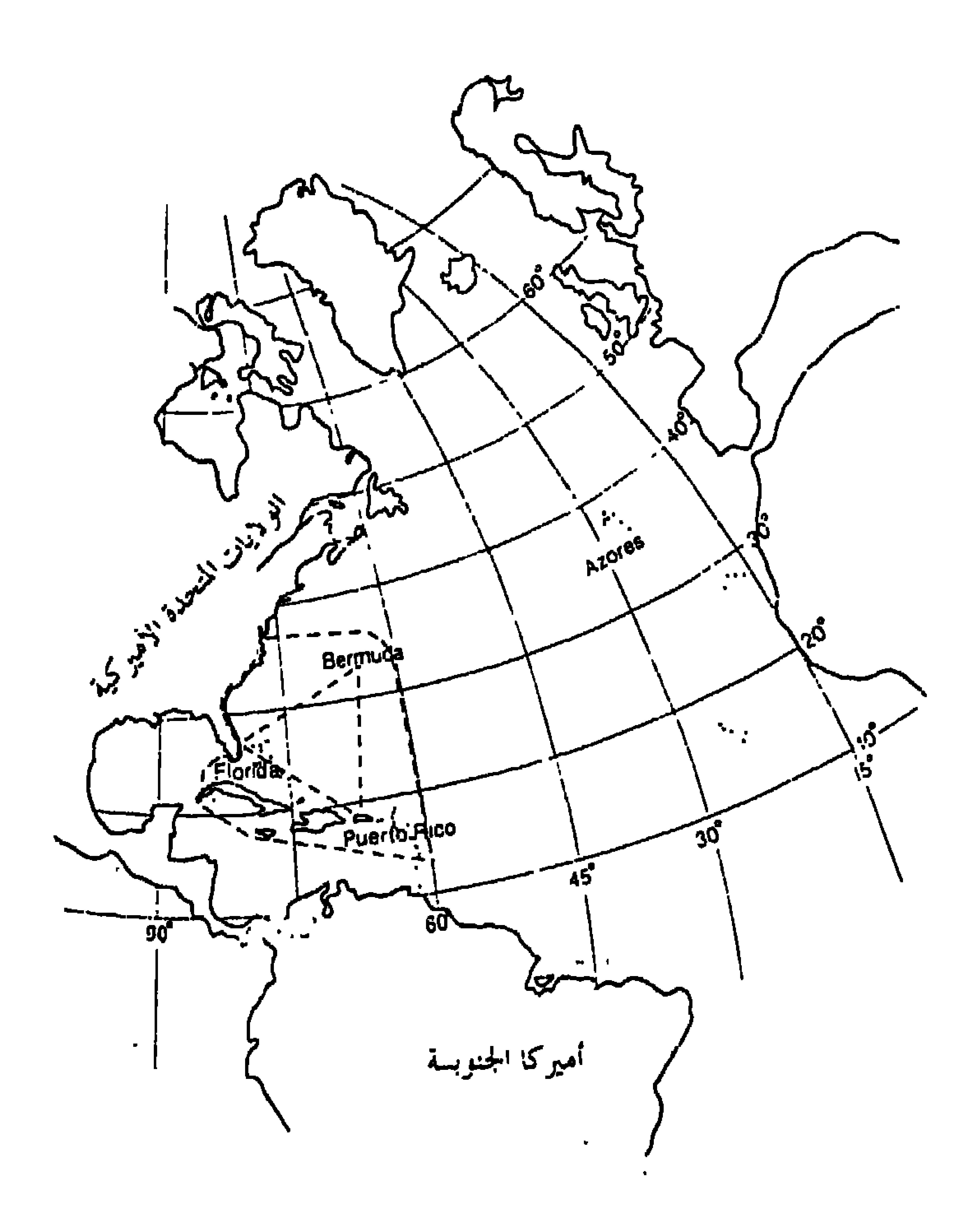
اوليفر لورانس

# حقيقة مثلث برمودا



رشاد برس




**حقيقـة**

**مثلث برمودا**

# حقيقـة
# مثلـث بـرمودا

أوليفر لورانس
ترجمة
خالد العلـي

# مقدمـــة

إن لغز مثلث برمودا الغامض لم يعد لغزاً ولا غامضاً، فقد أحيط اللثـام عـن أسراره وغموضه بواسطة المؤلف الذي عاش وخبر الأحـداث جميعـاً والـذي اسـتطاع بتجربته الفعلية والشخصية وبعد معايشة أبطال هذه الحوادث من التوصـل إلى حـل لهذا اللغز الذي حير كثيراً من الناس والمراقبين والصحفيين الذين وجـدوا فيـه مـادة دسمة لشد انتباه الناس. ويتابع الكاتب الأحداث جميعاً منذ كريستوفر كولومبس إلى عصر الوصول إلى الكواكب الأخرى والدوران حولها. ولقد حل اللغـز بطريقـة علميـة وعملية بأن أخذ كل حالة من حـالات الاختفـاء الغـامض مـن سـفن وطـائرات وبـدأ عملية البحث ضمن السجلات الرسمية في دوائـر خفـر السـواحل وسـجلاتها ودوائـر البحرية والطيران المدني وإدارات شركات التأمين البحري وسجلات الطيران الحربي وحوادث اختفاء الطائرات والسفن المذكورة في دليل الحوادث وكل ما له مـن علاقـة بهذه الحوادث من صحف ومجلات وتسجيلات ثابتة ومحفوظة من عشرات السفن وهي متوفرة ويمكن لأي إنسان أن يطلع عليها كما اطلع المؤلف عليها.

لقد تابع كل قضية بشكل منفصل عن باقي القضايا وكل حالة مسـتقلة مـن الحالات الأخرى فوجد أن هناك أسباباً حقيقية مادية ملموسة لكـل حادثـة وكـانت تعود إما إلى خلل ميكانيكي أو فني وإما بسبب خلل بشري. يضـاف إليهمـا أيضـاً العنصر الثالث والأساسي والذي كان دائماً العنصـر المتواجـد في كـل لحظـة ألا وهـو عنصر الطبيعة وعواملها المؤثرة من أعاصير ورياح شديدة والأمـواج العاليـة الهائجـة. والزوابع التي لا تقوى عليها سفينة أو طائرة. وخصوصـاً في الأزمـان السـالفة حيـث كانت تكنولوجيا الصناعة البحرية والجويـة بدائيـة مقارنـة مـع مـا وصلـت إليـه في عصرنا الحاضر.

إن الأبحاث أثبتت بأن هناك مناطق عديدة تتحرك فيها البوصلات بطريقة غير عادية لأن الاختلاف بين القطب المغناطيسي والقطب الشمالي موجود في أغلب الأماكن على وجه الأرض. ولكن هناك أماكن حيث يكون فيها هذين القطبين متطابقين فلا يظهر الاختلاف وعندها تشير البوصلة بطريقة صحيحة. ولهذا فإن حركة البوصلة لا تعني أن هناك قوى خفية. كما أن غرق سفينة في أعماق البحر دون أن تترك أثراً لا يعني أن هناك قوى خفية. وطالما أن هناك هزات أرضية وزلازل تحدث تحت الأرض في أعماق المحيط. وهناك حوادث اختفاء متعددة ومبهمة ولم يعثر لها على أثر في أماكن متعددة من العالم . في البحر المتوسط ــ وفي المحيط الهادي. وفي أماكن أخرى كثيرة من العالم في البحر وفي الجو وحتى على اليابسة أيضاً ـ إن نظرية ـ اكتشاف هرم داخل منطقة مثلث برمودا على أرض المحيط بعيداً في الأعماق ويضاهي هرم خوفو في مصر، لم يثبت أجد دليل واحد على وجوده ولا على أهميته حتى إن وجد. وكل ذلك من عمل الخيال الواسع للكتاب والصحفيين الباحثين عن الإثارة والتشويق بعيداً عن أرض الواقع يتوخون الربح المادي فقط. وكذلك الحال بالنسبة للصحون الطائرة أو الأجسام الطائرة غير محددة الهوية (UFO) فإنه لم يثبت بالدليل العملي القاطع علاقتها باختفاء السفن والطائرات في محيط مثلث برمودا.

ولم يثبت كون مثلث برمودا مقراً لهذه الأجسام الغريبة أيضاً. وما هي إلا فرضيات لم تثبت صحتها حتى الآن. وطالما أن الكاتب أثبت أن أكثر من 95 ٪ من حوادث الطائرات والسفن المختفية عائدة إلى حوادث طبيعية مستندة على التحقيقات التي جرت في حينها من أطراف رسميين وغير رسميين وبواسطة مستندات ثابتة في سجلات رسمية ما زالت محفوظة في أرشيف تلك الدوائر. فإنه لم يعد هناك ما يبرر اتهام هذه البقعة من العالم بوجود غموض أو قوى خفية أو سرية من أي نوع أو تابعة لأي جهة كانت وتحميلها مسؤولية كل تلك الحوادث وحوادث أخرى كثيرة حدثت في مناطق تبعد مئات الأميال عن محيط مثلث برمودا وحتى في بعض الحالات في المحيط الهادي ونسبت إلى مثلث برمودا زوراً، أو ربما لجعل الأسطورة أكثر قرباً إلى الواقع. وهي في نفس الوقت بعيدة كل البعد عنه.

المترجم

# اسطورة مثلث برمودا
# كما تروى دائماً

كانت النجوم تضي السماء حينما كانت طائرة دي.س ـ 3 تحلق متهادية. ثم بدأت تتأهب للهبوط وقد أصبحت قريبة من سماء ميامي. وبانخفاضٍ قليل من مقدمتها ازدادت سرعتها قليلاً من العقد الجوية وبدأ مقياس الارتفاع بالانخفاض وفي مقصورة الركاب والذين كانوا عائدين من موطنهم الأصلي بورتوريكو حيث كانوا يمضون عطلة الميلاد وهم يغنون. نحن الملوك الثلاثة بينما كانت المضيفة تقدم وجبة الطعام والمشروب. وفي كابينة القيادة ـ حيث يجلس القبطان وأمامه جهاز الاتصال: آلو! برج المراقبة. ميامي ـ هنا إيربورن للنقل الجوي رقم 16002 ـ ن حوّل. فيجيبه البرج في ميامي:

آلو: إيربورن للنقل الجوي رقم 16002 ـ ن حوّل.

الطيّار: 16002 ن نحن نقترب من ميامي قادمين من سان جوان في بورتوريكو ونحن الآن على بعد 50 ميلاً إلى الجنوب ـ وكل شيء على ما يرام وها نحن نرى ميامي تلوح من بعيد ـ نرجو تزويدنا بتوجيهات الهبوط.. حوّل.

البرج: صفر ـ صفر ـ اثنين، أكمل تقدمك وبلغنا حينما يتراءى لك المطار.

البرج: صفر ـ صفر ـ اثنين، هنا برج مطار ميامي يرجى إعطاء معلومات عن وضعكم... حوّل.

البرج: صفر ـ صفر ـ اثنين، هل تسمعنا حوّل...

البرج: 16002 إن هنا برج مطار ميامي هل تسمعنا.. هل تسمعنا بلغنا حالاً.. حوّل.

ولكن الرقم ن 16002 لم يتبلغ النداء من برج مطار ميامي وكان ذلك يوم 30 كانون أول 1948 وكذلك يم يرد على النداءات المتكررة والصادرة عن مطار نيو أوليننز وراديو سان جوان عبر البحار وكذلك لم يرد على نداءات حرس السواحل وهنا ابتداء البحث بشكل شمولي ومكثف. مئات البواخر جابت البحر بينما الطائرات تستكشف المنطقة من أعلى ـ لقد كان الطقس خلاباً. والمياه صافية وهادئة وضحلة بحيث أنه يمكن رؤية الأجسام الكبيرة الموجودة في القاع في تلك الناحية. ولكن البحر يحتفظ بأسراره دائماً ولم يعثر للطائرة دي س ـ 3 على أثر منذ ذلك الوقت وفي تقرير لإدارة الطيران المدني والمكتوب بشكل متقن وحذر والذي ظهر بعد مرور ستة أشهر على هذه الحادثة " أن هذه الحادثة تنقصها المعلومات الكافية لتقرير الأسباب المحتملة".

ولكن فوق البواخر وفي المطارات وعلى الشواطىء وفي الحانات وحيثما يلتقي كبار السن أيضاً للحديث عن أسرار البحار والسموات فإن نموذج الكلام الواضح هو المعبر عن أسرار الاختفاء والتهديد الملازم لمثلث برمودا الذي عاد من جديد. وبما أنه قد أعلن عن ضحية جديدة. فإن العارفين بأمور البحر يعلمون مدى خطورة منطقة وسط المحيط الأطلسي حيث البواخر (وحالياً الطائرات) كانوا يتلاشون عن الأنظار وذلك منذ أكثر من قرن من الزمان يختفون عن الوجود وبدون سبب يذكر وعادة ما تكون الأحوال الجوية جيدة وحتى بدون أن يرسلوا إشارات الاستغاثة.

والخبراء المحللون في تلك المنطقة والذين علموا بحادثة طائرة شركة طيران بريطانيا وجنوب أميركا. الطائرة ستار تايغر والتي اختفت في كانون الثاني من نفس السنة وذلك بينما كانت تقترب من جزيرة برمودا قادمة من جزر الازور. وكما قدر للطائرة دي ـ سي ـ 3 بعد ذلك ببضعة أشهر فقد أرسلت ستار تايغر أيضاً رسالة (إن كل شيء على ما يرام) وذلك في نهاية رحلة روتينية اعتيادية طويلة ثم انحرفت وهوت في المجهول. وفي التقرير الخاص بالتحقيق في حادثة طائرة ستار تايغر فقد صرحت وزارة

الطيران المدني أنه لم يحدث أن واجهت مشكلة محيرة كهذه لأنه لا يوجد أدنى دليل يدعم أي نظرية. وقد اقترحت الوزارة بعد ذلك أن الخلل حدث نتيجة لتأثيرات خارجية.

وبعد مضي أسابيع قليلة على اختفاء الطائرة دي - سي - 3 اختفت أيضاً طائرة أخرى شبيهة لها وهي من نوع ستار إريل والتي أبلغ عن اختفائها في المنطقة الواقعة بين برمودا وجامايكا أثناء رحلة هادئة وطقس صاف وانتشر الخبر بسرعة. لقد آن الأوان لكسر هذا الصمت ولاكتشاف أسباب كل هذه الاختفاءات. وجرى البحث بشكل كثيف لم يحدث له مثيل من قبل والذي أتاح للقوات البحرية الأمريكية ومجموعات كبيرة من السفن والطائرات البريطانية بالعمل سوياً. وكل هذه القوات لم توفر جهداً لمحاولة العثور على أي شيء ولكن دون جدوى لأن ستار اريل حلقت في النسيان في مثلث برمودا.

إن الخط الممتد من برمودا إلى بورتوريكو ثم إلى فلوريدا ومرة أخرى إلى برمودا محدثاً مثلثاً في المنطقة يكون رأسه في برمودا وهو الذي أعطاها هذا الاسم. وهو اسم لجزيرة صغيرة تدعى برمودا وهناك حوادث تمت خارج هذه المنطقة وعندما حددت كل الحالات على الخريطة وجد أن هذه المنطقة المثلثة تمددت وأصبحت مثل المربع أو قريبة من شكل الطائرة الورقية تقريباً. وهذا المثلث النحس الذي لا يقع ضمن ملكية أحد والذي أصبح يثير الرعب في قلب كل بحار أو طيار والذين يرفضون بدورهم الحديث عن هذه المشكلة مع أي شخص غريب عنهم. أما الجزر المحيطة بالجزيرة السياحية بيرمودا مثل جزر البهامس وفلوريدا فإنهم يخضعون للحكومة الأمريكية. وحركة السفر إليها لا تهدأ ليلاً ولا نهاراً. والمنطقة تعتبر متصلة مع بعضها البعض. ومع أن كثيراً من المراكب والبواخر العسكرية والمدنية تعبر هذه المنطقة يومياً وبدون أية حوادث. فإن عدد حالات الاختفاء هي أقل من أن تخضع لقانون يحدد نسبة للحظ في النجاة لأن النسبة أصغر من أن تتحمل المقارنة مع نسبة المسافرين يومياً.

وبعد ظهر يوم 5 كانون الأول 1945 حدثت أكبر كارثة عبر العصور - حيث أن خمس طائرات قاذفة تابعة للبحرية الأمريكية من نوع "أفنغر " قاذفة حلقت من قاعدة فورت أفنغر (Avenger) لوديردال البحرية للطائرات بطلعات اعتيادية دورية والتي انتهت بحيرة وارباك ومأساة وموت حوالي سبعة وعشرون من الرجال ومع أنه لم يوجد دليل واحد على أن الطقس كان سيئاً فإن قائد السرب اتصل لاسلكياً مبلغاً عن اختفاء كامل الطائرات الخمسة و لم يستطع أن يحدد في أي اتجاه كانت تحلق - وبعد وقت قليل انقطع الاتصال و لم يعد بالإمكان التخابر معهم فوضعت طائرة للنجدة السريعة فوراً وقصدت المنطقة المعينة حيث السرب المفقود ولكنها هي الأخرى اختفت وهكذا استمر البحث والاستقصاء عن الطائرات الستة المفقودة ولمدة خمسة أيام ولكن دون الوصول إلى أثر يدل عليها بتاتاً وبعد بحث طويل جداً أقرت البحرية الأميركية أن المسألة أصبحت محيرة أكثر من ذي قبل وأصبح المسؤولون غير قادرين إلا على حك رؤوسهم من الحيرة والإرباك ويتساءلون عن كنه هذا الشيء الذي عاد يضرب بشدة مرات ومرات في مثلث برمودا. أحد ضباط البحرية الأمريكية علق على الحادث قائلاً: لقد اختفوا عن الوجود تماماً كما لو أنهم طاروا إلى المريخ وتكررت تلك الحوادث مرات عديدة. ففي الأربعينيات عثر على السفينة سيتي بل دون ركاب قرب جزر البهاماس سنة 1946 وكذلك السفينة روبيكون التي وجدت قرب فلوريدا دون ركاب وليس على ظهرها سوى كلب.

أما ال سنايدر وهو جوكي مشهور عالمياً وقد اختفى في آذار سنة 1948 حيث اختفى أثناء رحلة صيد قرب جنوب رأس فلوريدا. وكذلك في سنة 1940 وجدت السفينة غلوريا غوليتا مهجورة ولكنها كانت في حالة جيدة وكان ذلك بالقرب من ساحل فلوريدا في خليج المكسيك.

وبالعودة إلى الوراء قليلاً نجد أن السفينة لادهاما قد شوهدت في مثلث برمودا سنة 1935 ولكن بعد عدة أيام أعطت سفينة أخرى تقريراً عنها بأنها شاهدتها وهي تغرق. وفي سنة 1931 اختفت السفينة النروجية ستاننغر قرب جزر البهاماس وعلى

متنها ثلاثة وأربعون شخصاً وبالمثل اختفت السفينة رايغوكومارو في يوم هادىء سنة 1925 بعد أن أرسلت الرسالة التالية: "أغيثونا بسرعة، إنه يشبه الخنجر لن ننجو أبداً !".

أما الباخرة كارول ديرنغ فقد اكتشفت جانحة بعنف عند دايموند شولز في كانون الثاني 1921 وأشرعتها ما تزال منصوبة. وكان على ظهرها قطتان وكانت المخلوقتين الوحيدتين هناك. والغريب في هذا الأمر هو أن وجبة كاملة من الطعام كانت ما تزال فوق الموقد تنتظر طاقم السفينة الذي لن يصل أبداً. وفي نفس السنة أعلن عن فقدان اثنا عشر سفينة أخرى في نفس المنطقة تقريباً. وكل هذه السفن قد تركت موانئها وأبحرت بطريقة اعتيادية وكلهن أخذن نفس المسار تقريباً. أو المسار المجهول ومع أن اتجاههن الرسمي كان مسجلاً باتجاه برمودا أو جامايكا ـ مبامي بالإضافة إلى بعض المحطات الكائنة في نفس المنطقة ولكنهن جميعاً وصلن إلى ميناء واحد (ميناء السفن المفقودة) عوضاً عن الموانىء المسجلة.

في سنة 1918 كانت البحرية الأمريكية هدفاً مفضلاً لهذا الشؤم والذي أوقع بها خسارة فادحة (الباخرة سايكلوبس) ناقلة الفحم الحجري والتي يبلغ طولها 542 قدماً وكانت قد أبحرت من بربادوس متجهة إلى بالتيمور وعلى متنها 309 أشخاص و لم يسمع عنها أي خبر و لم تشاهد بعدها أبداً. ورغم الجهود المضنية للبحث والتحري. فإنها كانت أول سفينة مجهزة لاسلكياً تختفي عن الوجود دون أن ترسل حتى إشارة الاستغاثة (SOS) وبعد نصف قرن من الزمان اعترفت البحرية الأمريكية أنه بالرغم من النظريات العديدة التي وضعت لافتراض أسباب اختفاء السايكلوبس فإنه لا توجد أي نظرية مقنعة أو ذات قيمة يمكن أن يعول عليها لأسباب هذا الاختفاء وما زال السر يستمر معقداً أكثر فأكثر. ففي سنة 1941 اختفت أيضاً سفينتين شبيهتين بسفينة سايكلوبس هما السفينة بروتيوس ونيروس اختفاءاً نهائياً عن الوجود وذلك بعد أن اتخذت نفس مسار السفينة سايكلوبس تقريباً.

أما ضحايا هذه الحوادث فلم يكونوا في كل الأحيان مجهولي الهوية أو الشخصية ففي سنة 1909 كان أعظم بحار في العالم ذلك الوقت واسمه "جوشوا

سلوكم" قد اختفى بينما كان يعبر ذلك المثلث. وكان قبل أحد عشر عاماً من ذلك الوقت قد حاز على شهرة عظيمة لكونه كان أول بحار في العالم يسافر حول العالم منفرداً. وقد انطلق على متن زورقه سبراي جنوباً من ميناء ماساشوستس واختفى بعدها بيوم واحد و لم تكشف عنه أبداً مياه المحيط في مثلث برمودا. والذين عرفوه وعرفوا زورقه سبراي كانوا متأكدين بأنه ليس من السهل أن يكون هو أو زورقه ضحية حالة سهلة أو عابرة في البحر.

أما تاريخ برمودا الشائن فهو يمتد حتى يصل إلى ما قبل القرن الماضي أو ربما إلى أبعد من ذلك إلى أقدم إنسان سافر إلى تلك الأنحاء. ربما إلى كريستوفر كولومبس الذي سافر في بحر ساراغاسو وهي أسطورة أخرى لمنطقة الغسق ومثلث برمودا حيث كانت رحلته الأولى إلى العالم الجديد سنة 1492 وقد تكلم رجاله مع المجهول وفقدوا شجاعتهم بسبب الأحداث التي جرت لهم أثناء عبورهم مثلث برمودا حيث سقط عمود من نار في الماء وحدثت حركة غريبة لابرة البوصلة والضوء الغريب الذي ظهر عن بعد في الهزيع الأخير لإحدى الليالي.

ومع أن السجلات الخاصة بذلك مبعثرة وغير متكاملة فإننا نلاحظ أن هناك تدوين لحوادث مثل أربع سفن أمريكية تابعة للبحرية اختفت بدون مبرر واضح بين سنة 1781 و 1821 وفي سنة 1840 وجدت الباخرة الفرنسية "روزالي" مهجورة بالقرب من ناساو والأشرعة ما تزال منصوبة وعلى متنها بضاعة ثمينة و لم تمس وكان كل شيء في مكانه. أما السفينة "بيلا" المهجورة واللغز الغامض فقد عثر عليها سنة 1854 - والسفينة "لوتا" السويدية اختفت قرب تاهيتي سنة 1866 وبعدها بسنتين لحقتها "فييغو" السفينة الإسبانية.

هذا وإن أحد أهم الأسرار الغامضة في البحر هو اختفاء الباخرة "أتلانتا" سنة 1880 وقد غادرت جزيرة برمودا في كانون الثاني إلى انجلترا مع طاقم من ثلاثمائة عنصر وضابط و لم يعثر لها على أثر بعد ذلك وذلك رغم البحث والتنقيب الشاملين بواسطة أسطول من السفن المتصلة ببعض بمسافات ثابتة ومحددة في مياه المحيط وكل واحدة في

هزة أرضية كانت هي السبب في تلك الحادثة.

إن خطر الموت المحدق سوف يكتفي بعد الإعلان عن كل تلك الضحايا وعلى الأخص الطائرات الحربية الثلاثة ورحلات الطائرات المدنية في الأربعينيات ولكن الطائرات ومعها البواخر ما زالت تختفي حتى أيامنا هذه. والقصة تتكرر دائماً ــ طقس جيد ـ ولا توجد مشاكل فنية وتقارير لاسلكية عادية. وبعد ذلك صمت مطبق. ولهذا فإنه من النادر الحصول على سبب عند البحث الشمولي الذي يلي الحادثة أو نتيجة ما. ويكون من المدهش حقاً لو توصل أحدهم إلى اكتشاف حطام ما أو رسالة ما تصل بخصوص الحادث.

واحدة فقط من تلك الحوادث والتي شذت عن باقي الحوادث وكان ذلك سنة 1953 عندما أطلقت جامايكا باوندرتش يورك للنقل نداء الاستغاثة بينما كانت شمال المثلث وبعدما انتهى النداء فجأة وبدون أي توضيح يذكر انطلق البحث ولكن دون جدوى. وبعد ذلك أعلنت محكمة لندن النتيجة التالية: (السبب غير معروف).

وفي آذار سنة 1950 اختفت طائرة النقل الأمريكية (غلوب ماستر) عندما كانت تحلق فوق شمال منطقة برمودا وبعد ذلك بعدة أشهر تبعتها سفينة الشحن (ساندرا) وقد اختفت أيضاً في يوم هادىء مع حمولة من أدوية المبيدات الحشرية على متنها.

واستمرت الحوادث تتوالى دون انقطاع فقد اختفت سفينة الشحن سوبركونستليشن سنة 1954 وباخرة الشحن المحملة كبريتاً والمسماة سزرن ديستريكت في مضائق فلوريدا في نفس السنة أما الباخرة (لونيمارا ــ 4) فقد وجدت خالية من ركابها في منتصف المثلث في سنة 1955 أما في سنة 1956 وكما لو أن الأمور بدأت

تحضر لسنة بطيئة، فقد كشف مثلث الشؤم عن ضحايا عديدين بما فيهم طائرة قاذفة قنابل مع طاقمها المكون من عشرة أشخاص وطائرة صغيرة أيضاً تابعة للبحرية "سكاي ريذر".

لقد وقعت عدة حوادث اختفاء وبشكل غير عادي مع الاقتراب من موعد عيد الميلاد و لم يستطع الخبراء تقرير الأسباب التي حدث بالمثلث المشؤوم أن يظهر بوادره السيئة تلك الفترة الزمنية بالتحديد وهي كانون الثاني 1957. وقد قام الناشر المعروف هاري كونومور برحلة من كي وست (Key west) ولمسافة 150 ميلاً باتجاه ميامي على متن يخته السريع المسمى ريفونوك ومع أن المسار الذي سلكه يتيح للركاب أن يبقوا على مرأى من الشاطىء ولكنهم اختفوا إلى الأبد.

وبعد ذلك لم تكن الطائرات في منأى عن المشاكل ففي عام 1962 كانت طائرة حربية من نوع كي بي 50 فوق مدرج لانغلي إي أن بي فرجينيا، وتهم بمغادرة القاعدة وهي في طريقها إلى جزر الآزور وعلى متنها طاقم مؤلف من تسعة أشخاص وبعد تحليقها بوقت قصير استقبل برج المراقبة إرسالاً لاسلكياً ضعيفاً ومقتضب بأن الطائرة الشحن في موقف لا تحسد عليه. ومرة أخرى من البحث والتحري لم توصلهم إلى نتيجة من أي نوع.

لقد فقدت البحرية الأمريكية غواصتين نوويتين (تريشر سنة 1963) (سكوربيون سنة 1968) وكلاهما انهتا رحلتيهما في المثلث.

أما سنة 1963 فكانت سنة الشؤم الحقيقي وابتدأت بالناقلة سلفر كوين وهي ناقلة مجهزة لحمل كميات كبيرة من الكبريت السائل وكانت تبحر إلى فرجينيا قادمة من تكساس واختفت فجأة عند رأس فلوريدا وذلك بعد إرسال نداء عادي باللاسلكي ثم لا شيء بقي من الناقلة سوى بعض قمصان النجاة لا شيء آخر. وهذه الخسارة أعلن عنها وأشيعت بشكل واسع بينما كان حرس السواحل يجرون التحريات ، ومع أن هناك عدة احتمالات اقترحت ولكن لم يبق أحد على قيد الحياة ليخبرنا حقيقة ما جرى.

إنه أكثر الأمور إرباكاً لعمليات الإختفاء . فقد كان دائم الفشل في اكتشاف أي جثة وكان الاعتقاد سائداً إنه ربما أمكن الوصول إلى إحداها على الشاطىء كما يحدث عادة بعد غرق إحدى السفن. ولكن ذلك لم يحدث أبداً في حالة مثلث برمودا، وحيث أن معظم الحوادث جرت على مقربة من الشاطىء فإن عدم وجود جثث في المحيط جعل الأمر أشبه باللغز المعقد.

في سنة 1963 بحثت البحرية الأمريكية وحرس السواحل لمدة عشرة أيام عن مركب الصيد سنو ـ بوي والبالغ طوله 63 قدماً دون أن تعثر له على أثر وكان هذا المركب قد فقد أثناء رحلة له على بعد ثمانين ميلاً من جامايكا. وبعد هذا الحادث بشهر واحد التقطت إشارات من طائرتين من نوع ك سي ـ 135 بينما كانتا تحلقان وعلى متنهما أحد عشر شخصاً وعند الظهر أرسلتا إشارات بالراديو لتحديد موقعيهما واختفتا بعد ذلك تماماً. وعندما اكتشف حطام بالقرب من برمودا افترض الخبراء أنه كان هناك تصادم بين طائرتين ولكن اكتشاف الحطام على بعد 160 ميلاً جعل الأمر غامضاً. ولو حدث فعلاً تصادم بين الطائرتين فلماذا وجد الحطام في مكانين مختلفين؟ وإذا لم تصطدم الطائرتان فلماذا انفجرت الواحدة بعد الأخرى؟ لم يكن هناك جواب مقنع ولم يزال مسؤولو الطيران الرسميين في حيرة من أمرهم لتحديد أسباب هذا الحادث.

واستمر لغز الاختفاء كما هو. ففي سنة 1965 تعرضت طائرة حربية من نوع سي 119 للاختفاء فجأة بينما كانت تحلق في جو جميل من مطار هوم ستد إيه إف بي إلى جزيرة غراند ترك. ولقد التقط برج غراند تيرك رسالة الصوت المشوش وذلك في الوقت الذي كان من المفروض أن تهبط فيه الطائرة ما الذي حدث وجعل اليأس مسيطراً. إن المعلومات عن محاولة الطيار في اللحظة الأخيرة تفيد بأن الطيار حاول الاتصال قبل أن يضيع في المجهول؟. هناك نظرية تشير إلى أن أحد الصحون الطائرة. قد التقطت له المركبة جمني ـ 4 ـ صورة. قد يكون له دور أساسي في اختفاء الطائرة.

أما في سنة 1967 فإن مراكب عديدة قد أخذت رحلة اللاعودة إلى مثلث برمودا. وافتتحت السنة الجديدة باختفاء طائرة من نوع (تشيس واي سي / 122) وهي طائرة شحن حيث اختفت على مسافة 60 ميلاً جنوباً من فورت لاوديردال باتجاه بي مانيس. والطائرة كانت تحمل معدات تصوير سينمائي تابعة لشركة لويدز بريدجز للأفلام. والمسماة مجازاً الذين لا يقتلون (أنكلبلز Unkillables) وانتهت السنة باختفاء رجلين من فلوريدا والذين قادا زورقاً صغيراً بعيداً عن الشاطىء مسافة ميل واحد فقط وذلك لمشاهدة أنوار ميامي أثناء عيد الميلاد وقد تلقى خفر السواحل إشارة من الزورق توضح أن الرجلين لم يستطيعا تدوير المحرك بسبب مروحة الدفع. ولكن لم يكن هناك أي خطر حسب الإشارة المرسلة سوى أنهما يريدان فقط العودة إلى الشاطىء بعد 19 دقيقة فقط. وصل خفر السواحل إلى المكان المحدد من قبل الرجلين ولكن لم يجدوا أثراً لشيء من ذلك القارب الذي كان يسمى (ويتش كرافت) الزورق الساحر.

أما في سنة 1969 فقد وجدت زوارق أخرى من شهر تموز وفي نفس المكان تقريباً وفي طقس جيد وقد صرح متحدث باسم لويدز بأن هذا شيء غير عادي على الإطلاق وخصوصاً أن الطقس كان جيد جداً وفي الشهر التالي اختفى البحار المشهور (بيل تيراني) في مثلث برمودا. وكان يطلق عليه الرحالة عابر الأطلسي الخبير.

والحوادث التي لا تفسير لها ما زالت تتفاعل فسفينة الشحن اليزابيث والسفينة الأخرى كاريبب اختفتا عام 1971. وفي آذار سنة 1973 اختفت السفينة أنبتا وهي أكبر ناقلة عملاقة تختفي أثناء إبحارها من نورث فولك و لم يسمع عنها أي خبر بعد ذلك اليوم.

واللافت للانتباه أنه على الصعيد الرسمي للبحرية الأمريكية وحرس السواحل وسلاح الطيران جميعهم ينفون وجود أي قوة غريبة في المنطقة. أما على الصعيد غير الرسمي فالأمر يختلف تماماً فإنهم يعترفون بالإرباك وأن الحلول القليلة التي يملكون تزيد الأمر تعقيداً وغموضاً. وقد صرح متكلم باسم البحرية الأمريكية "لقد ظهر جلياً بأن السفن المفقودة وكأنها قد غُطيت بحقول اليكترونية عظيمة من الشباك المموهة. نحن

نعلم بأن هناك شيئاً غامضاً يحدث هناك ونحن على علم بوجوده ولكن لا نعلم ما هو سر وجوده ولكننا لا نستهزىء به أبداً هنا، ونقول لمن يصرون على التشكيك بوجود هذا الشيء الغامض أن سجلات الاختفاء موجودة بتصرف أي كان ولا يحتاج إلا لبعض الدقائق حتى يراجعها.

أما الطيارون فإنهم يتجنبون الخوض في موضوع اختفاء الطائرات مع الغرباء عن محيطهم ولكنهم يناقشون هذا الأمر فيما بينهم على مضض وبالرغم من أن تحطم الطائرات يعد أمراً حساساً إلا أنه بالإمكان التوصل إلى تحليل لأسبابه . والأسباب يمكن ان تكتشف أحياناً بسهولة ولكن الاختفاء يعد أمراً مختلفاً. ومن المحتمل أن تقع طائرة أو تغرق سفينة دون أن تترك أثراً نقول إن هناك احتمال ولكن ليس دائماً. ولكن هناك دائماً أثر أو حطام أو حتى زيت يلمع وذلك حتى يمكن تحديد أسباب المشكلة. والطيارون غير قادرين في أكثر الأحيان على السيطرة على الموقف. ولكنهم يستمرون في الطيران آملين بأن لا تكون طائرتهم هي الضحية الجديدة.

وبالرغم من شكوكهم أساساً بوجود قوة غامضة فإنهم في الواقع قد واجهوا كثيراً من الظواهر الغريبة. مثل البوصلات التي تتحرك بجنون واضطرابات في الطيران أثناء الجو الطبيعي وساعة دليل التوازن الخاطئة وأشعة اللاسلكي المعوجة وتوهج حاجب الرياح وأدوات لوحة الجناح ـ وحتى بعض الظواهر الشاذة التي أصبحت مدونة رسمياً.

خلال القرن الماضي والنصف الأخير من القرن الذي قبله حملت أكثر من 40 باخرة وأكثر من عشرين طائرة ما يزيد على ألف مخلوق إلى موطن النسيان المفقود حتى سنة 1940 كان يعتقد بأن كل حادثة من حوادث الاختفاء خاصة بذاتها فقط ولا علاقة لها ببقية الحوادث، ولكن بعد ذلك ابتدأت الأمور تتشابه وبدا واضحاً أن السفن تختفي بظروف متشابهة تقريباً وفي نفس الممر من المحيط الأطلسي. والمحققون لم يكونوا ليقتنعوا بأن هناك شيء ما له صلة بالمنطقة ويؤثر عليها دون غيرها. ولكن خبراء الطيران بدأوا بالاقتناع بأن هناك شبهات مؤكدة عن ظواهر غريبة في المنطقة وهي المسؤولة أكثر من كون الأمر مصادفة عابرة كما تفضل البحرية أن تسميها.

لقد قرر بعض محققي الحوادث أن أسباب المصادفات الخطرة المتكررة هي مثل العواصف الاستوائية المفاجئة ومع ذلك فإنهم يعتقدون بأن التقلبات الجوية المفاجئة والعوائق ذوات الجاذبية الكهرومغناطيسية قد تكون هي المسؤولة عن إسكات جهاز الإرسال وإرباك البوصلات في الطائرات الخمسة من نوع "افنغر"، وكذلك أفقدت الطائرة ماينر المنقذة سيطرتها عندما دخلت في نفس المجال الجوي. إن هذه الحادثة وخصوصاً وصف الطيارين لبحر غريب وعدم القدرة على رؤية الشمس كما ذكر في تقرير البحرية الأمريكية. "وتعتقد بوجود تقلبات جوية مضطربة أو ثقب في السماء كمنطقة غير معروفة لدينا والتي يمكن للطائرات أن تدخل من خلالها ولكنها لا تستطيع الخروج منها أبداً ". وإن كثيراً من الطيارين والبحارة يعتقدون بأن نظرية الاضطرابات أو الاختلالات الجوية هي السبب المعقول والمقبول لهكذا حوادث والتي تظهر دائماً عرضية أو مصادفة وغالباً بدون تحذير يظهر ليعطي فرصة متاحة للإنذار وأيضاً ليس بانتظام ولهذا فلا يمكن التنبؤ بوقوعه. إذن لماذا هذه الاختلالات وما الذي يجعلها مخصصة بالمياه الاستوائية كما هو في مثلث برمودا لا شيء جلي حتى الآن.

- يعتقد البعض بأن هذه الاختلالات إنما هي التواء فضائي وأن تلك البواخر المفقودة ربما تكون اصطدمت بالبعد الرابع. تنبأ أحد المنجمين بأن جميع المراكب المحجوزة سوف يتركها الالتواء الجوي يوماً ما وتعود إلى موانئها والهياكل العظمية للبحارة على ظهرها وقال متنبئون آخرون بأن الطاقم قد يعود حياً أيضاً وهم في نفس الأعمار التي اختفوا عنها، وسوف يتمكنون من إعطاء التفسيرات الصحيحة لاختفائهم والسر الكامن خلف حدود الظلمة في مثلث برمودا.

ربما إن الوقت يسير بسرعة متغيرة وليس بالسرعة الثابتة التي اعتقدناها دائماً إن كان الأمر كذلك فإنه يصبح ذو قيمة كبيرة لتبرير سبب انتقال كثير من السفن والطائرات فجأة إلى مسافات بعيدة عن أماكن تواجدهم الأصلية ولأسباب غير منطقية أبداً. فإذا كان الوقت يتدفق متغيراً عن الواقع العادي له فإن الباخرة يجب أن تتوقف عن التواجد في هذا العالم. هناك احتمال آخر. ألا وهو أن الزمان لا يتحرك بخط

مستقيم دائماً ولكنه في بعض أجزاءه يتكسر أحياناً وينفصل عن التدفق الأساسي له حاملاً معه كل ما يصادف وجوده في تلك المنطقة.

هذه البواخر وما تحمله من ركاب وأمتعة ربما تكون قد انتقلت إلى المستقبل أو إلى الماضي أو ربما تكون قد احتجزت في كون آخر موازٍ لهذا الكون.

ويعتقد بعض العلماء أن الهزات التي تحدث في قاع البحر فجأة وتستطيع أن تنقل أرض المحيط قادرة على إحداث أمواج بحرية يبلغ ارتفاعها 200 قدم وقد تكون هذه الأسباب معقولة وذلك لأن هذه الأمواج قادرة بهذا الارتفاع على ابتلاع أي سفينة مهما كان حجمها وقد تكون المسبب لحجب موجات الإرسال لنداءات الاستغاثة وأيضاً لحجب الحطام.

بينما تنفي البحرية ومعها كثير من الخبراء احتمال أن تكون البراكين والهزات أسفل البحر من الأسباب المؤدية للاختفاء. ولكن كثيراً من العلماء يؤكدون على أن البحر الهائج قد يكون سبباً وقد رصدت أمواج بارتفاع 100 قدم وهي قادرة وبهذه الضخامة على جرف ودحرجة أي سفينة من الحجم المتوسط قبل أن ترسل نداء استغاثة. ومع أننا لا نعلم كثير عما يسبب تلك الأمواج العالية فإنه من المرجح أن تكون التيارات القوية للمحيط والأعاصير العموديين عامل مسبب لحالة الاختفاء. أما نقطة الضعف في هذه النظرية فإنها تأخذ العاصفة من الضخامة لتولد بحراً هائجاً، و لم يحدث في أي حالة من حالات الاختفاء في المثلث، أن الطقس كان يمكن تسميته سيئاً. وبالإضافة إلى ما ذكر لم يكن البحر الهائج سبباً من أسباب اختفاء الطائرات أما بالنسبة لاختفاء الطائرة فقد وضع افتراض يقول بأن موجات عملاقة جوية وغير مرئية ومختلفة عن موجات المحيط هي السبب وراء اختفاء الطائرات.

والطائرات تواجه أحياناً اضطرابات ليس فقط قرب أو داخل السحب المتراكمة ولكن في الهواء الصافي أيضاً ، والاضطرابات القوية قد تحطم فعلاً أي طائرة وقد تكون سبباً لبعض الاختفاءات ومن يتفحص بعناية هذه النظرية يكتشف أنها نظرية

غير مقنعة أولاً، لأن معظم حالات الاختفاء تمت في جو جيد. ثانياً إن الطائرة عندما تتحطم فإنها تترك حطاماً فوق مساحة واسعة.

لقد فشلت معظم النظريات في أن تكون ذات قيمة ولا تنطبق إلا على بعض الحالات من الاختفاء القليلة. هناك نظرية واحدة قاربت الواقع ألا وهي نظرية الشذوذ المغناطيسي. فالتغير في اتجاه البوصلة فجأة هي ظاهرة معروفة حتى بالنسبة للطيارين والبحارة. أما البوصلة فهي نادراً ما تشير إلى الشمال الحقيقي أي القطب الشمالي. فهي تشير إلى قطب مغناطيسي، الذي هو على نقطة تبعد قليلاً عن القطب الشمالي الحقيقي. وفي بعض الأماكن يبدو الفرق واضحاً والذي يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار ، وإلا فإن السفينة ستجد نفسها في مكان بعيد مئات الأميال عن الواقع المحدد للوصول.

يوجد على سطح الأرض مكانان فقط حيث تشير البوصلة إلى شمال حقيقي، أولها مثلث برمودا، وثانيها منطقة على ساحل اليابان ويسمى "بحر الشيطان". وهذه المنطقة يحدث بها اختفاء متكرر وحدث بين سنة 1950 و 1954 أن اختفت تسع سفن في بحر الشيطان، وكانت تلك السفن سفن شحن كبيرة ومزودة بماكينات جيدة، وأجهزة إرسال، وليس فقط مراكب صيد صغيرة. واحدة فقط من تلك السفن استطاعت إرسال نداء استغاثة والتحريات المكثفة استطاعت أن تجد بعض الحطام الصغير الحجم ولكن بدون ناجين أو جثث أو زوارق نجاة.

فقامت الحكومة اليابانية بعملية التحري والبحث في المنطقة، وكل ما استطاعت اكتشافه هو فقط وجود بركان جديد. وهيجان هذا البركان هو الذي أدى إلى غرق إحدى السفن الخاصة بالأبحاث . وبعدها أعلنت الحكومة اليابانية تلك المنطقة منطقة خطرة.

وفي عملية للبحرية الأمريكية والمسماة "بروجكت ماغنيت" وكانت مهمتها إنتاج مسح شامل للقوة المغناطيسية الأرضية، وذلك باستحضار قياسات عن الفترة الزمنية التي تعود إلى ما قبل 30 سنة وحتى اليوم. وقد اعتقد بأن هذا المشروع قد يعنى بمواضيع أخرى بما فيها التنصت على رسائل من عوالم أخرى والتحقيق في نظرية الغلاف المتقلص.

كان الخبير الالكتروني "ويلبر بي سميث" مسؤولاً سنة 1950 عن دراسة المغناطيسية والجاذبية بإشراف الحكومة الكندية . وقد تم التحري عن المناطق الجوية ومكان تواجد ما يسمى الغلاف المتقلص وهذه المناطق التي اختبرها كانت بمساحة يساوي طول قطرها 100 قدم وتمتد بالارتفاع إلى ما لا علم لا حد به، وهي إما أزيحت أو بهتت فقط لتعود وتظهر من جديد في منطقة أخرى. وقد اكتشف سميث أن حقول الغلاف المتقلص كانت دائماً موجودة. حيث حدثت حوادث تحطم طائرات غير مبررة ولهذا فقد وضع نظريته التي تقول إنه بينما لا يحدث مكروه لبعض الطائرات ، تتعرض طائرات أخرى وبتصميم معين وحجم معين لقوة أكبر حتى تباد من الوجود. ومن الواضح أن هذه القوى لا تؤثر فقط على الطائرات والبوصلات وأجهزة الاتصال بداخلها ولكن تتعرض أيضاً للإنسان وحواسه فتعرضه للدوخة وعدم القدرة على تمييز الاتجاهات.

إن الوقائع أثبتت أن مثلث برمودا هو فقط جزء من مشكلة أكبر في المنطقة هذه المنطقة تدعى موطن النسيان وهذا يشمل أيضاً السيف القاري حتى شمال منطقة نيوجيرسي ومن الخليج المكسيكي والمحيط الأطلسي حتى جزر الآزور شرقاً.

لقد اكتشف بعض الباحثين أن مثلث برمودا وبحر الشيطان هما فقط منطقتين من مجموعة مناطق شاذة تنتشر حول الأرض. وقد اكتشف الرياضيون والمهندسون ما لا يقل عن 12 منطقة من هذا النوع (الدوامات الخطرة) وذلك لأنه لم يتوفر اسم آخر أفضل منه، هذه الدوامات والتي زعموا بأنها تحدث في القطب الشمالي والقطب الجنوبي. وبالإضافة إلى خمسة مناطق أخرى في كل نصف من الكرة الأرضية. ولقد وجدوا بأنهم في مناطق على مسافات متساوية من بعضهم البعض في كلا النصفين. ولقد وجدوا بأنهم لو رسموا خطاً من مراكز تلك الدوامات في النصف الأول إلى تلك التي في النصف الثاني من الكرة الأرضية لتكون عندهم مجموعة من المثلثات المتساوية في كلا النصفين من الكرة الأرضية و لم يستطع العلماء التأكد من مغزى هذا التشكيل.

لقد تأكد للعلماء مؤخراً أن مميزات المنطقة الجغرافية الصغيرة من المحيط الأطلسي والمسماة مثلث برمودا هي جيدة كممر لإطلاق الصواريخ وهي أيضاً منطقة مهمة جداً لوصول مركبات فضائية تصل من العالم الخارجي وربما تكون هذه المنطقة هي مصدر للطاقة أو محطة وعلامة فارقة تركت في المنطقة منذ قرون عدة بواسطة فرقة من المستكشفين قدموا من كوكب آخر وما تزال ترسل إشارات إلى الفضاء لتنير درب التابعين للمكتشفين الأوائل، وقد تكون هذه المنطقة هي أفضل منطقة للوصول إلى كوكبنا هذا، وهذه العلامة لا ترسل إلا في أوقات محددة. وهذا يؤكد على أن معظم السفن والطائرات تقطع المنطقة جيئة وذهاباً دون أي حادث يذكر، ولكن عندما تبدأ العلامة بإرسال إشاراتها فسوف يكون لإشعاعاتها تأثير قوي على أجهزة الملاحة البحرية والجوية وعقل الإنسان وربما إنها تبيد أي مركبة من أي نوع يصادف وجودها في مسار تلك الأشعة. هذه القوة وهي عامل أساسي لأي حادث قد يحصل وذلك بسبب المشاكل المباشرة التي تظهر للطيار وعلى الأرجح أن يكون هذا ما حدث للطائرات القاذفة الخمسة من نوع "افنغر".

إن البراهين المتزايدة التي تؤكد على أن الحضارات القديمة قد امتلكت معارف وعلوم فذة أبعد مما اعتبره العلماء ممكناً هو بحد ذاته تأكيد على أن الأرض قد زارتها مخلوقات من الفضاء الخارجي وهذا ما جعل الأمر غير قابل للتصديق بأن هذه الانجازات قد تحققت بدون أي مساعدة من عبقرية متطورة خارجية.

لقد أوضح تقرير لخفر السواحل بأن أكثر الحوادث التي حصلت في مثلث برمودا كانت بحكم المصادفة. ولا يوجد شيء اسمه غموض بالنسبة للاختفاء في ذلك الجزء المحدد من المحيط، فأحوال الطقس مثلاً، وفشل الأجهزة وأخطاء البشر كل ذلك ليس له علاقة بقوى ما فوق الطبيعة وهي التي تدخلت لإحداث تلك المآسي. ومعظم الأخطاء حدثت للسفن كما تقول أوساط خفر السواحل هو بسبب العبور الكثيف لأشخاص بزوارق صغيرة ، وهم في طريقهم إلى جزر البهاماس.

هذا التقرير صالح فقط للبحارة قليلي الخبرة والذين يجازفون بركوب زوارق صغيرة لا تصلح للاستعمال في المياه العميقة البعيدة ، ولكن ماذا عن "جوشوا سلوكم" و "هارفي كونوفر" وبحارة آخرين من ذوي الكفاءة والذين اختفوا، وماذا عن الطائرات المفقودة والطائرات الحربية التابعة لسلاح الطيران، وماذا عن طائرات "الأفنغر" القاذفة، لقد كانت كلها تحت أمرة أناس يعرفون عملهم جيداً ويعرفون كيف يواجهون الصعاب في كل الأمور ومع هذا فإنهم ما زالوا متوارين عن الأنظار. إن تقرير حرس السواحل فشل حتى في تبرير الغالبية الساحقة لحالات الاختفاء.

واستمر مثلث برمودا في إرباك المسؤولين وظهر كثير من المحاولات لوضع النظريات التي ألغيت بأسرع من اختفاء السفن. والصلة الوحيدة التي بدت موجودة بين جميع حالات السفن المختفية هو أن تلك السفن كانت مجتمعة في موقع جغرافي صغير. أما التحليلات فقد فشلت في إعطاء رأي واضح حول عدم القدرة على اكتشاف حطام أو جثث أو لماذا يحدث الاختفاء أثناء الأحوال الجوية الجيدة؟ وسوف تظل الحقيقة واضحة بعدم قدرة الإنسان حتى الآن على الوصول إلى فهم حقيقة القوة الموجودة في مثلث برمودا.



# 1492

# كريستوفر كولومبس

## بحر سرغاسو ومثلث برمودا

كريستوفر كولومبس هو أول بحار معروف سافر في بحر سرغاسو والمنطقة المعروفة اليوم باسم مثلث برمودا، الإسم الذي أعطاها نفحة من الغموض وزادت في الغموض كلما تعاقب عليها الزمن ولقد دون كولومبس في سجلاته وصفاً للأعشاب التي تملأ البحر وتقارير عن البوصلة المضللة. ومارج من نار وظهور ضوء غريب في البحر بالإضافة إلى كل ما أخاف طاقم السفينة المتوتر الأعصاب أصلاً من حوادث جعلتهم يفكرون بالعودة. لقد كان عالماً مليئاً بالغرابة وحواديثه منتشرة بين البحارة في كل مكان. والمنطقة أصبحت وبسرعة ذات شهرة بالأعاجيب وهذه الشهرة ما زالت مستمرة حتى يومنا هذا.

عندما بدأ رجال الفضاء رحلتهم ذات الربع مليون ميل نحو القمر في سنة 1969 كانوا يمتلكون معلومات عن رحلتهم تلك أكثر مما كان لدى كولومبس من معلومات عن رحلته ذات الثلاثة آلاف ميل في سنة 1492. كان رجال الفضاء يستندون في رحلتهم على آلاف الفنيين في العالم أجمع، والذين اعتمدوا على الحاسوبات الالكترونية وأفضل وسائل الاتصال التي توصل إليها الإنسان. لقد كان رجال الفضاء على علم أكيد بالوقت اللازم والمحدد للرحلة. ويعلمون تمام العلم الأخطار التي من الممكن أن تواجههم وكانوا على أتم الاستعداد لمواجهتها. ولكن عندما قرر كولومبس الابحار ومن جزر الكناري مصطحباً معه تسعين رجلاً على ظهر ثلاثة مراكب صغيرة

لم يكن يعلم غالباً ماهية المصاعب التي ستواجهه. لم يكن عنده خريطة يسير على أثرها ولا عنده وسيلة للاتصال بأحد ولا مكان يلجأ إليه لطلب المساعدة ولا يملك أي معلومات عن الوقت المطلوب للرحلة وما هي الأخطار المحتمل مواجهتها.

إن منطقة بحر سرغاسو حيث الرياح تقل والمطر أيضاً يقل وبالتالي السحب أيضاً تقل عن باقي المناطق في المحيط. وهو يقع في وسط المحيط الأطلسي تقريباً ويمتد من 30 إلى 70 درجة غرباً ومن 20 إلى 35 درجة شمالاً وتبلغ مساحته ما يعادل مساحة الولايات المتحدة .حالياً أي أكثر من 2000 ميل طولاً و 1000 ميل عرضاً ومحاط من كل جوانبه بالتيارات البحرية مما يجعله يدور بهدوء مع اتجاه دورة عقارب الساعة واسمها مأخوذ من الكلمة البرتغالية سرغاسو والتي تعني نوع من الأعشاب البحرية (أو الطحالب) ولقد خاف البحارة الأوائل من عبور هذا البحر من أن يرتطموا باليابسة وذلك لأن الأعشاب البحرية تملأ البحر والتي عادة ما تشير إلى وجود اليابسة ومع أن المحيط كان عميقاً لمسافة طويلة وعلى امتداد كل المنطقة. ويعيش في بحر السرغاسو مخلوقات غريبة وهي إما منزوية وتعيش على المواد المنجرفة والمتراكمة متحدرة من سلالات منزوية وتأقلمت في العيش على الأعشاب الموجودة.

إن خط العرض المسمى بالحصان وهو عبارة عن حزام هادي بين خطي العرض 30 و 35 وهو جزء من المنطقة العجيبة. فالهواء في هذه المنطقة ثابت تقريباً، والبحارة كانوا متعودين على القراءة على ظهر المركب طوال الليل وعلى ضوء الشموع. والسفن المبحرة كانت تقف في نفس المكان أحياناً ولعدة أشهر.

ومع أن كولومبس وصف الأعشاب البحرية بدقة. ونقول لهؤلاء الذين يتتبعون القصص المنتشرة والتي توهم بالرهبة من كل بحار فإن البحارة في ذلك الوقت لم يكونوا ليجرأوا تقريباً على السفر بعيداً من الشاطىء. و لم يكونوا متعودين على السفر لمسافة بعيدة جداً عن الشاطىء ولمدة طويلة. إن الأعشاب الصفراء والبنية والخضراء تزحف مع المخلوقات الغريبة المزوية داخلها على امتداد النظر ويفزعون أولئك البحارة وتبدأ القصص بالانتشار وخصوصاً بعد مكوث تلك السفن ولفترات طويلة في مدار الحصان.

ولم يكن لقلة الريح السبب في توقفهم عن الإبحار كما تروي القصص ولكنها الأعشاب والطحالت التي كانت تنمو حول المراكب وتتسلقها حتى تصل إلى الجبال والسلاسل وتبقيهم تحت الشمس ليموتوا من الظمأ أو الجوع ويبقى هيكل السفينة المتداعي مسكون بهياكل عظمية آدمية والأعشاب البحرية تحفظها من الغرق بفضل فروعها المتشابكة ولكن الدودة الثاقبة والتي تترعرع في المياه الاستوائية تحيل السفينة إلى كتلة عفنة متهتكة.

إن تلك الأشياء الصغيرة التي تتسلق تشعبات الأعشاب البحرية تصبح في الروايات وحوش ممسوخة إلى حبّار عملاق، يجذب السفينة إلى أعماق المحيط. إن الشائعات تكبر فيموت الطاقم بعد أن يعاني ويتعذب لعدم وجود هواء.

وإذا ما صودف انجراف حطام ما نحو وسط السرغاسو الهادىء فإنها غالباً ما تبقى طافية ثم تغرق وتظل تتحرك مع الدوائر الكبرى كسجين داخل حوض ماء يدور باستمرار. والنباتات التي تجرف مع التيارات المحيطة تقذف إلى داخل المركز حيث يستمر معظمها بالنمو. ويعتقد أن أغلب تلك الأعشاب والطحالب جرفت من خليج المكسيك وجلبت إلى هناك بواسطة تيار الخليج كما من محيط جزر الكاريبي أيضاً. أما الأشجار فإنها تقتلع من ضفاف الأنهار بواسطة الفيضان الاستوائي في أمريكا الوسطى حيث يجري نهر الأنديز الغربي. وكل ما تجرفه الأنهار فربما يصل أيضاً إلى بحر (السرغاسو Saragasso) . ففي سنة 1968 أعلن عن وجود كميات كبيرة من الزيت والقطران أكثر من كميات الطحالب وذلك ناتج عن رمي البترول من جميع أنحاء العالم.

لقد وجد أن طحالب البحر هذه تحتوي على مهملات كثيرة مما أعطاها الشهرة بأنها مقبرة السفن لدرجة أن كثيراً من الكتّاب ألفوا الكتب عن حضارات خيالية اخترعها خيالهم في قلب البحر. وبالنسبة لتلك القصص فإن أكوام الحطام هذه منذ مئات السنين مليئة بالكنوز مكومة فوق بعضها البعض وأما سكان هذه المملكة العائمة والمتراكمة بشكل عشوائي فهي الأعشاب نفسها لأنها تترفع عن هذه الكنوز حيث إنها ليست بحاجة إليها أبداً.

هذا البحر المسمى السرغاسو (الطحالب) في الحقيقة أو في الخيال هو مكان غريب على كل حال.

إن خط العرض المسمى "الحصان" أخذ اسمه من المراكب التي حملت الخيول وأصبحت مرتبطة بالمنطقة وبعد فترة من الزمن دون أن تمطر السماء ودون أن يحدث تقدم والماء الصالح للشرب في السفينة أصبح في معدل منخفض والعطش يجعل الخيول في حالة من الجنون غالباً. فانفلتت الخيول لتقع في الماء أو ربما ألقي بالخيول الضعيفة لتوفر ماء الشرب للخيول الأخرى. والبحارة ذوي الخيال الواسع آمنوا بأن أرواح الخيول المتوفاة قد سكنت المنطقة.

في مساء يوم 13 أيلول لاحظ كولومبوس أن البوصلة لديه لم تعد تشير إبرتها إلى النجمة الشمالية ولكنها أشارت إلى 6 درجات إلى الشمال الغربي وهذه كانت المرة الأولى التي يحدث فيها مثل هذا الاختلاف وهذا الاختلاف بدأ يزيد في الأيام القليلة التالية. وكان يعلم بأن الطاقم سوف يأخذ علماً بهذه التطورات الجديدة. وأما القواد الآخرين فقد علموا بالأمر وانتشر الخبر بين باقي الملاحين والذين انتابهم الهلع فبالنسبة لهم اعتبروا أنهم يدخلون في منطقة تحكمها قوانين وطبيعة مختلفة وقد شعروا بأن قوة مجهولة جعلت البوصلة تخدعهم وقد فزعوا أن أسراراً غامضةً باتت تنتظرهم إذا ما استمروا بالإبحار في تلك المنطقة الغامضة.

وعندما يصل المهتمون بأمر مثلث برمودا إلى هذه النقطة من القصة ينتقلون إلى مواضيع أخرى تاركين انطباعاً بأن هناك فعلاً قوة غريبة تتحكم في تلك المنطقة. ولكن القصة لا تنتهي فعلياً هناك. وكولومبس علم بأن الإبرة لم تشر إلى الشمال كما كان يظن دائماً ولكنها أشارت إلى شيء آخر. أما الطاقم والقواد الآخرين فإنهم كانوا يحترمون رئيسهم ومهاراته العلمية ـ فصدقوه وسكن هياجهم ضده. وبعد ثلاثة قرون من ذلك الزمان كتب واشنطن ارفينغ عن انطباعه عن كولومبس "إن شرح كولومبس يعتبر أمراً منطقياً قابلاً للتصديق وتظهر حيوية عقله واستعداده دائماً للحظات الطارئة. ونظريته كانت بداية مقدمة لإقناع عقول الآخرين فقط ولكن كولومبس نفسه بقي

مقتنعاً بعد ذلك بالأمر، ومع أن ايرفنغ شك بأن تكون نظرية كولومبس صحيحة ولكن كولومبس كان يملك مفتاح اللغز.

إن إبرة البوصلة لم تشر إلى القطب الشمالي أو النجم الشمالي ولكن إلى القطب المغناطيسي الشمالي والذي هو حالياً بالقرب من جزيرة أمير ويلز وهي في منتصف المسافة الفاصلة بين خليج هدسن والقطب الشمالي. وفي الحقيقة يوجد هناك قليل من الأماكن على وجه الأرض حيث تشير البوصلة إلى القطب الشمالي الحقيقي — وهناك تقريباً بعض الاختلاف في كل مكان يتراوح بين عدة درجات إلى 180 درجة. الطيارون والبحارة والجوالة أصبحوا يألفون هذه الاختلافات ويعرفون خصائص البوصلة الشائعة وأصبح من الطبيعي لديهم أن يزيدوا أو ينقصوا عدداً من الدرجات حتى يتوصلوا إلى الدرجة الحقيقية وذلك حسب الفرق الحاصل في المنطقة التي يقفون فيها.

"اللهب العظيم من النار" هذه العبارة دونها كولومبس بأنها وقعت في البحر وهي في الظاهر ليست سوى نيزك ولكنه لم يسبب أدنى رعب بين البحارة وذكر فقط على أساس حجمه الكبير.

في الأسبوع الثاني من تشرين أول بدأ البحارة بالضغط على كولومبس للعودة فكان موقفه محبطاً وبدأوا يرون عصافير البر والنباتات وكان أملهم كبيراً بأنهم سوف يجنون الكثير ولكن في كل صباح لم يكن أمامهم سوى البحر الواسع والنباتات والعصافير واستمر ذلك عدة أسابيع وكانت سحب الأفق تخدع أنظارهم مراراً وتكراراً بوجود أرض قريبة وكان البحارة يصرخون مراراً بأنهم رأوا البر فتكبر آمالهم ثم تعود فتخيب وذلك لأن كولومبس وعدهم بأن من زعم بأنه رأى البر و لم يصلوا إليه بعد ثلاثة أيام فإنه سوف يفقد الجائزة التي حددها لمن يرَ اليابسة أولاً.

وفي اليوم الحادي عشر من تشرين الأول رأوا عدة علامات حاسمة تؤكد الاقتراب من اليابسة وكولومبس نفسه رأى ذلك من مكانه فوق سطح السفينة. وحوالي الساعة العاشرة ليلاً ظن أنه لاحظ وجود ضوء من بعيد. وخشي أنه ما كان

يرى إلا وهماً فدعا أحد رجاله وطلب منه التأكد إذا ما كان ذلك ضوءاً حقاً ثم حضر رجل آخر لرؤية الضوء الذي كان قد تلاشى حينها وبما أنهم لم يتأكدوا من الرؤية الصحيحة لذلك فضلوا عدم إخبار الآخرين وبعد أربع ساعات من الوقت. أعلن "رودريغو دوتريانا" من على المركب "بنتا" بأن اليابسة على مرأى منه وعندها لم يبق أدنى شك بأنها اليابسة.

تابع المؤرخون تصوير الموقف بعدم الموافقة على تحديد ماهية ذلك الضوء هل كان قنديل في زورق لصيد السمك أو ربما قنديل كان يحمله رجل على الشاطىء؟ أم هي مجموعة من الأسماك اللامعة وتلك كانت إحدى المقترحات. ولكن النظرية الأكثر شيوعاً والأكثر قبولاً هي أنها كانت مجرد وهم نتيجة الإجهاد الفكري والرغبة القوية. وتعتبر المنطقة حالياً ومثلث برمودا جزءاً منها منطقة ذات نفحة غامضة وذلك لشهرتها الأولى التي منحها لها رائدها الأول وأفراد طاقمه الذين يؤمنون بالخرافات. ومنذ خمسة قرون تقريباً دوّن كولومبس في سجل الأحداث لديه كحقيقة واقعة وبأسلوب جاد. ولكنها بعد ذلك بولغ بوقائعها من قبل البحارة الذين نمى الخوف لديهم من شيء لم يفهموه.



# آب سنة 1840

# روزالـــي

لقد عثر على السفينة الفرنسية روزالي مهجورة من ركابها في شهر آب لسنة 1840. ولكنها مع ذلك كانت في حالة جيدة وذلك قرب جزيرة نساو. وكانت أشرعتها ما تزال منصوبة. وبدت وكأنها قد تركت منذ أربع ساعات فقط. ولم يكن بها تسرب للمياه وكانت تحمل أمتعة قيمة ما تزال على حالها ولم يكن على متنها سوى مخلوق واحد على قيد الحياة وهو عصفور كناري واحد داخل القفص يكاد يموت من الجوع. أما الأماكن التي كان يتواجد فيها طاقم السفينة فلم تكشف أبداً.

لقد ظهر كتاب جديد يحكي عن حادثة روزالي والمستند على معلومات مأخوذة عن كتاب قديم سنة 1931 واسمه " لو Lo" وكتبه تشارلز فورت والذي أمضى وقتاً كبيراً من حياته بحثاً عن دقائق المعلومات في الجرائد القديمة لاستعمالها في كتب " تسأل أسئلة لن يجرؤ على الإجابة عنها ولا حتى العلم الأرثوذوكسي" . كتب فورت أنه قد أخذ معلوماته عن روزالي من مقالة واحدة كانت موجودة في جريدة التايمز اللندنية.

**جريدة التايمز اللندنية بتاريخ 6 تشرين ثاني 1940 (ص 6):**

سفينة مهجورة ــ رسالة من نساو في جزر البهاماس مؤرخة يوم 27 آب وتروي الحكاية التالية: "لقد طغت حقيقة واحدة على أحداث الأيام الأخيرة ألا وهي أن سفينة فرنسية ضخمة قد غادرت ميناء هامبورغ متوجهة إلى هافانا حيث صادفها

أحد زوارق حرس السواحل واكتشف أنها مهجورة كلياً ومعظم أشرعتها مرفوعة و لم يظهر أنها تعرضت لأي عطل طارىء والبضاعة المحملة هي خمر ـ فواكه ـ حرير ـ وصندوق ذو قيمة معتبرة وفي أحسن الأحوال. وكانت أوراق قبطان السفينة سليمة وفي مكانها المعتبر وقد قيس مستوى الماء في مخزن السفينة فوجد أنه 3 أقدام، ولكن لا يوجد تسريب من أي مكان والمخلوقات الوحيدة التي وجدت حية على ظهر السفينة كانت قطة وبعض الطيور. وبعض طيور الكناري نصف ميتة من الجوع، وكانت مقصورات الضباط والركاب مرتبة بعناية تامة وكل شيء يدل على أن الجميع قد غادروا منذ فترة قصيرة. وفي إحدى المقصورات وجدت أدوات تجميل مع كمية من الملابس النسائية ألقيت على عجل جانباً، ولكن لا يبدو أن كائناً حياً موجود على ظهرها. والسفينة التي يبدو وكأنها أخليت منذ بضع ساعات تحمل مجموعة من بالات البضاعة مرسلة إلى تجار مختلفين في هافانا وهذه السفينة ضخمة وقد صنعت مؤخراً وتدعى "روزالي". أما بالنسبة للطاقم فإن التحريات لم تتوصل إلى معلومات عنهم.

وقد وجد أن أبحاثاً أخرى حول هذه السفينة لم تعد تجر مطلقاً. فجريدة التايمز اللندنية لم تحمل مقالات جديدة مطلقاً عن السفينة. وكذلك النيويورك تايمز ونساو غارديان لم تكونا قد أنشئتا بعد.

أما بالنسبة للمكتبة البريطانية ومكتبة الكونغرس الأمريكية فإنه لا يوجد في أي منهما صور عن صحف شهر آب 1840 الصادرة في كل من هافانا ونساو. أما المتحف البحري في باريس فإنه لا يملك أي معلومات عن السفينة التي سجلت بأنها فرنسية ولكن شركة لويدز للتأمين قد وضعت بندين يمكن المراهنة عليهما.

ـ جي ـ أف ـ لين ـ مساعد رئيس تحرير شؤون البواخر ـ لويدز ـ 15 آب 1973، اعتذر عن إبلاغكم أنه بالبحث في سجلات لويدز فإننا لم نتوصل إلى معرفة أي شيء يختص بحادثة وقعت للسفينة المسماة "روزالي" في جزر البهاماس سنة 1840.

ومع ذلك فإنني مرسل طيه نسخاً عن سجلات لويدز والتي تتضمن كل ما له علاقة بسفينة اسمها "روسيني" والتي تبدو وكأنها هي نفسها التي تثير اهتمامكم.

ـ لائحة لويدز 25 أيلول 1840 ـ هافانا 18 آب الباخرة روسيني من هامبرو إلى هافانا اصطدمت بجزيرة موراس في قناة بهاماس في الثالث من هذا الشهر والطاقم والركاب قد أنقذوا.

ـ لائحة لويدز 17 تشرين أول 1840 هافانا 5 أيلول روسيني من هامبرو إلى هافانا والتي اصطدمت بموراس في قناة بهامس في الثالث من الشهر السابق وقد جنحت وأخليت في 17 تشرين الأول وقد أحضرت إلى ميناء هافانا مهجورة.

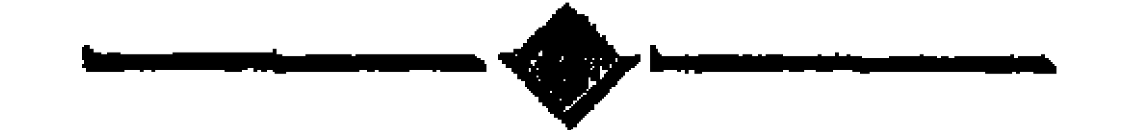
لقد ظهر جلياً الشبه الكبير بين كل من روسيني وروزالي واقترح أن يكون الاسمين لنفس السفينة فالأسماء متشابهة لدرجة أن الإنسان قد يستشبه عليه الأمر. فيحتار أي منهما هو الاسم الحقيقي وعلى الأخص إذا كانا مكتوبين بخط اليد وذلك حيث أن معظم المراسلات في 1840 كانت كلها مخطوطة وليست مطبوعة. وربما إن مراسل نساو كتب روسيني ولكن محرر جريدة التايمز ربما كتب بطريق الخطأ الاسم روزالي والرحلة بالنسبة للسفينتين كانت من هامبورغ إلى هافانا وكلا السفينتين وجدتا عند نساو.

أملاً بالحصول على معلومات كافية من أن الاسمين تابعين لسفينة واحدة فقد قمت بالاتصال بوزارة التعليم والثقافة في نساو فلم يستطيعوا الحصول على أي شيء يختص بروزالي ولكن استطعنا أن نحدد الوقائع الخاصة بمحكمة الأميرالية بماينتس الخاصة بروسيني وهذه الإجراءات التي استمرت عدة أشهر كانت لسلسلة من اللقاءات مبدئياً للحصول على معلومات عن قيمة البضائع المؤمن عليها وأمور أخرى ولكن حصلنا على معلومات مختصرة ومفيدة عن اكتشاف الباخرة ومذكور أنها سحبت إلى نساو.

نائبة الاميرالية لمحكمة ماينتس 25 آب 1840 ـ بحامي الدفاع والرئيس العام للمحكمة يظهر مع بنيمين كوري وجون باتيست أصحاب الباخرة البريطانية المحطمة رينز وليوت أند سيفلاور وتتضمن شهادة مفصلة عن الظروف الغريبة المتصلة بالسفينة "روسيني". وهذا الاعتراف قد طوي وجعل في الملفات كما ينبغي له.

وبذكر عبارة الأحوال الغريبة يبدو لنا واضحاً أن السلطات في نساو لم تكن تعلم أن السفينة قد جنحت قبل أسبوعين وأن الذين كانوا على ظهرها قد أنقذوا.

ولكن ولسوء الحظ فإن الاعتراف المحجوز بواسطة الوزارة هو الذي يوضح ملابسات اكتشاف روسيني والذي لو تبين أنه مشابه لظروف اكتشاف روزالي كما وصف بجريدة تايمز فسوف يتبين لنا أن السفينتين هما في الحقيقة واحدة وكما نلاحظ الآن نجد أن هناك شك منطقي حول حادثة روزالي بأن تكون غامضة بأي شكل من الأشكال ولا يوجد دليل واحد على ذلك.



# نيسان 1854

## بيـــلا

هي واحدة من أهم السفن الغامضة التي اختفت في مثلث برمودا سنة 1854.

لا يوجد معلومات كثيرة عن السفينة بيـلا. ومـع أنهـا كـانت بريطانيـة إلا أن جريدة التايمز اللندنية لم تذكـر أي شـيء عـن حادثـة الاختفـاء هـذه ولم تسـجل في أي لائحة لأي مصدر رسمي من المصادر التي تهتم بتحطم البواخر.

أما سجلات شركة لويدز للبواخر البريطانيـة والأجنبيـة لسـنة 1854 فإنـه قـد ورد ذكر لاسم بيلا: سفينة بنيت في ليفربول سنة 1852 ووجهتهـا الـبرازيل ولم يذكـر أنها تعرضت لأي حادث.

وقد ورد ذكر هذه السفينة أيضاً في كتاب غرائب وعجائب الزمـان والفضـاء لهارولد تي. ويلكنـس. وفي فصـل عـن رجـل بريطـاني يدعـى "روجـر تيتشـر بـورن". والحادث المذكور في كتاب يحمل هكذا عنـوان هـذا يـدل علـى أنـه يبحـث في الأمـور الغامضة لإرث تيتشبورن نفسه. واختفاء هذا الشخص من على ظهر السفينة بيلا كـان مصادفة بالنسبة لسياق الرواية ولسوء الحظ أن ويلكنس لم يذكر لنا من أين حصل على معلوماته.

فبالنسبة لويلكنس يقول إنه بعد أن غادرت السنفينة بيلا ميناء ريـودي جانـيرو بستة أيام في نيسان 1854 اتجهت إلى جامايكا بينما كانت هناك سفينة أخرى تسـير في نفس المسار الذي اتخذته بيلا. هذه السفينة الأخرى تشاهد منظراً لحطـام في المـاء. لقـد كان هناك مركب إنقاذ طويل منقلب رأساً على عقب وبدا مكتوباً على مؤخرته "بيلا

ليفربول" ولكن بيلا نفسها لم ترَ . أما الحطام الطافي على وجه الماء فقد سحب إلى ريو وكان هناك عدد من البرازيليين والبريطانيين يفتشون عن ناجين ولكن دون جدوى.

لقد افترض حينها أن بيلا قد انقلبت لأنها كانت تحمل حمولة زائدة إلى درجة أن ظهر السفينة كان يحمل خزائن المفروشات بكاملها وذلك حتى يفسح في المجال لحيز أكبر لوزن أكثر، وقبل أن يعثر على المركب الطويل بليلة واحدة كان الطقس عاصفاً نسبياً. وبالنسبة لـ "ويلكنز Wilkins" فإنه لا يوجد أي غموض محيط بالحادثة . أما بيلا فهي سفينة أخرى لم تستطع أن تكمل رحلتها.

و لم يذكر ولكنس أين وجد الحطام ولكنه ذكر بأنه وجد بعد ستة أيام على مغادرة بيلا ميناء ريو دي جانيرو وأيام الإبحار في ذلك الوقت، كانت السفن تقطع 150 ميلاً في اليوم وذلك إذا كانت سفينة الشحن جيدة وفي يوم جيد وهناك احتمال أن تقطع 200 ميلاً إذا كانت كل الظروف مؤاتية. فإذا كانت بيلا قد أبحرت كامل الستة أيام وتحت أفضل الظروف فسوف تقطع 1200 ميلاً إلى الشمال من ريو وذلك عند وقت حدوث الكارثة وإذا كانت الظروف أقل ملائمة أو إذا لم تبحر كامل الستة أيام فسوف تكون على مسافة أقل بعيداً عن ريو.

أما المسافة من ريو دي جانيرو إلى كاب دي ساو روك هي حوالي 1200 أو تقريباً حيث يجب أن تكون بيلا إذا سارت الأمور كما يجب. والكاب يبعد 2000 ميلاً عن بربادوس وهذه قريبة فعلياً من بيلا والتي هي فعلاً ضمن مثلث برمودا.

ولهذا فليس من المعقول أن نمنح مثلث برمودا شرف إنهاء مصير السفينة بيلا حتى لو حدث ذلك في أي بقعة أخرى من بقاع العالم.



## كانون أول 1872

## ماري سيليست

لا يمكن أن نتحدث عن الغموض دون أن نذكر حادثة المركب ماري سيليست ومع أن هذا المركب وجد مقذوفاً بين جزر الازور والبرتغال خال من البشر، فإنه ما يزال يذكر في كل مرة يُذكر فيها مثلث برمودا، وكل حالات السفن المهجورة من ركابها والتي أينما وجدت فإنها تقارن بماري سيلست. وأي غموض يظهر من أي نوع يسمى حاله ماري سيلست. فالرحلة رقم 19 للطائرات الخمسة التابعة للبحرية الأمريكية واختفت أثناء تحليقها فوق سواحل فلوريدا عام 1945 فإنها غالباً ما تسمى بحالة ماري سيلست للطيران.

ولهذا فإن روايات عديدة حيكت حول الحالات المهجورة للسفن خلال قرن من الزمان وقد تبين أنه من المستحيل تحديد الحقيقة من الخيال لأكثر تلك الحوادث.

هذا وقد وضعت عشرات الحلول لتحديد تدرج نسبة الغموض من البسيط جداً حتى الغريب جداً ، ولكن في الحقيقة لا أحد يعلم ولن يستطيع أحد الإلمام بحقيقة درجة الغموض التي حدثت بها تلك الحوادث.

إن ماري سيلست والتي يبلغ طولها 103 أقدام ووزنها حوالي 282 طناً قد وجدت مهجورة في البحر بواسطة السفينة "داي غراتيا" في 4 كانون أول سنة 1872. في الواقع إن كلا السفينتين قد شحنتا بالبضائع من ميناء نيويورك وذلك في أوائل الشهر

السابق للحادث والقبطان بريغز المسؤول عن ماري سيلست أبحر إلى "جنوا" في 7 تشرين الثاني والقبطان مورهاوس المسؤول عن داي غراتيا أبحر إلى جبل طارق في الخامس عشر من نفس الشهر.

وعندما لاحظ القبطان مورهاوس أن السفينة الأخرى شاردة في البحر بعد شهر ، والأشرعة ما تزال منصوبة وتسير باتجاه الريح ولكن عشوائياً. فأرسل فريقاً للتحقق من الأمر فوجدوا أن السفينة التي كانت تنقل القبطان بريغز وعائلته وطاقم من ثمانية أشخاص قد هُجرت كلياً وأن زورق النجاة الوحيد غير موجود وتبين أنه أنزل للابحار و لم يغرق.

ولقد وُصفت السفينة وحالتها بدقة ولكنها على أي حال كانت في وضع جيد و لم تعاني كثيراً من الطقس رغم أن بعض الأشرعة قد لحقها قليل من التمزق.

هناك بعض الروايات التي تحدثت عن وجبة طعام كانت على وشك الإعداد وبعضها قال بأن الوجبة كانت ما تزال فوق الموقد. وبعضها قال بأن الصحون كانت مغسولة ومرتبة في مكانها المعتاد. وبعض القصص ذهبت أبعد من ذلك حيث أن الفناجين كانت نصف مملوءة بالقهوة وربما (ما زالت دافئة) شاي - بيض - لحم – خبز وزبدة - وقارورة من الزيت ما زالت فوق ماكينة الخياطة مدللاً على أن البحر كان هادئاً وكانت الساعة ما تزال تدق.

لقد كان تأثير القبطان الشخصي على السفينة فكانت ألعاب الأطفال فوق سريره وكأن طفلاً كان يلعب هناك. وسفينة الشحن ذات الـ 1700 برميل من الكحول لم تمس وذلك بالرغم من وجود ماء في المخزن بارتفاع 1/2 3 قدم ومع ذلك أيضاً فإن أوراق القبطان لم تمس وكل الأوراق الأخرى فقدت وكذلك عدة الملاحة.

لقد اكتشفوا أن سيف القبطان ما يزال معلقاً على الحائط (أو تحت السرير) ملطخاً بالدم (أو ربما بالصدأ) بينما تقول بعض الروايات:

إنه كان هناك دم بينما البعض الآخر قال (حمراً) وكذلك لطخت الأشرعة وكل الخشب بينما البعض الآخر لا يذكر شيئاً عن الدم على الإطلاق على السيف.

كانت المؤونة من الطعام والشراب كافية لمدة ستة أشهر.

وقد تبين أن آخر مرة حدث فيها تدوين في السجل اليومي للقبطان كان يوم 24 تشرين الثاني عندما كان المركب قد قطع 100 ميل إلى الغرب من جزر الازور وبعد أحد عشر يوماً أي بعد أن وجد المركب كان على بعد 500 ميلاً إلى الشرق.

لقد أحضر طاقم القبطان مورهاوس المركب الشراعي إلى جبل طارق حيث كوفىء بمبلغ من المال وذلك بعد جدل وتحقيق مطولين. و لم تستطع المحكمة تحديد الشيء الذي حدث لطاقم المركب. كثير من الروايات قيلت وأعيد قولها لما حدث. وتطورت الروايات فالقبطان مورهاوس مثلاً وطاقم السفينة أصبحوا قراصنة لأنهم أمسكوا بالسفينة الأخرى لكي يضمنوا مبلغاً من المال مقابل عملية الإنقاذ وتخلصوا من الركاب، وقد شاع من ناحية أخرى كلام بين الناس عن أن الكابتن مورهاوس زرع مجموعة من أفراد طاقمه في الباخرة سيليست أثناء تواجدها في ميناء نيويورك ولهذا فقد استطاعوا الاستيلاء على الباخرة وقتل كل من وجدوه على ظهرها ثم رموهم في البحر من فوق الباخرة. ومكثوا هناك منتظرين قدوم مورهاوس وداي غراتيا ليلحقوا بهم.

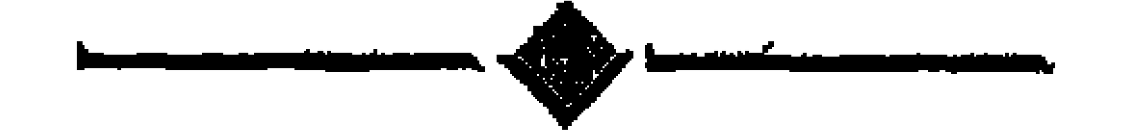
هناك رواية أخرى تقول بأن الطاقم اكتشف وهو يغير على سفينة شحن محملة بالخمور وقام وزير الخزانة في الولايات المتحدة الأميركية بكتابة رسالة ظهرت على الصفحة الأولى للنيويورك تايمز في 25 آذار سنة 1873.

" إن ظروف الحالة تميل إلى إثارة الشك بأن القبطان وزوجته وابنته وربما نائبه قد قتلوا أثناء عاصفة من السكر التي اجتاحت طاقم السفينة الذي وجد منفذاً للحصول على الخمر حيث أن السفينة كانت محملة في جانب منها بالخمر.

هذا وقد كان الاعتقاد متجهاً نحو الطاقم الذي ترك السفينة بين 25 من شهر تشرين الثاني و5 كانون الأول وأنهم إما أن يكونوا قد لاقوا حتفهم في البحر أو على الأغلب قد نجوا بأنفسهم وهربوا على متن إحدى البواخر المتوجهة إلى موانىء أميركا الجنوبية أو أميركا الشمالية أو ربما إلى جزر الهند الغربية".

وهناك نظرية أبسط وتفيد بأن السفينة قد احتجزت في العاصفة وعندما قاربت على الغرق تركها طاقمها وهرب والذي اختفى مع زورق النجاة.

وقد كان لاكتشاف الباب السفلي للباخرة مفتوحاً أثر في إشاعة كثير من النظريات مثل أن غازات الكحول فجرت الغطاء العلوي أو أن البخار الشبيه بالدخان بدأ يتسرب من مخزن السفينة مما جعل القبطان بريغز يعتقد بأن النار قد اشتعلت في السفينة أو أنها على وشك الانفجار وبادر الطاقم إلى زورق النجاة مع الحرص على إبقاء حبل متصل بالسفينة ولكن لسبب من الأسباب انحل الحبل وبذلك أبحرت ماري سيليست بعيداً عن زورق النجاة وركابه المحبطين.



# شتاء سنة 1880

## أتـــلانتــا

في يوم 31 من كانون الثاني لسـنة 1880 أبحـرت السـفينة أتلانتـا مـن برمـودا وعلى متنها طاقم مكون مـن 290 بحـاراً وضابطـاً. وقـد اختفـت وهـي في طريقهـا إلى انجلترا دون أن تخلف ورائها أثراً.

لقد أعلن عن تأخر اتلانتا عن الوصول أول مـرة في جريـدة التـايمز بتـاريخ 10 نيسان 1880 ومن بعد ذلك ابتدأ البحث عنها حيث أن أخبارها أصبحت تظهـر يوميـاً على صفحات الجرائد ولعدة أشهر متتالية. وهـذا الاختفـاء اسـترعى انتبـاه العـالم أجمـع وجريدة التايمز لم تبخل بالتحليلات وإعطاء الاقتراحات والآراء.

**التايمز اللندنية 13 نيسان 1880**

الآن وقد مر على اختفاء الباخرة أتلانتا فترة اثنان وسبعون يومـاً والـتي كـانت قد غادرت برمودا متوجهة إلى بورتسماوث دون أدنى معلومات عنها ويخشى أنهـا قـد تعرضت مؤخراً لرياح عاصفة وانحرفت بسببها عن مسارها. ومع أن البحرية البريطانيـة كانت قد أمرت بإطلاق نداءات الاستفسار من جزر الازور للبحث عن سـفينة ضائعـة فإن الحضرة الملكية اعتبرت أنه مـن الصـواب الإيعـاز إلى القـوة الضاريـة للقنـال. وهـي عبارة عن مجموعة من خمسة بواخـر بالإبحـار أولاً إلى جـزر الازور ومـن ثـم إلى خليـج بنتري في ايرلندا مع مهمة محددة في الحصول على معلومات عن السفينة المفقودة وسوف

تقوم كل سفينة بالبحث عبر مسافة ثابتة تحدد عبر أجهزة الإشارة بين كل سفينة وأخرى حتى يتم تغطية أكبر مساحة ممكنة من البحث.

## التايمز اللندنية 14 نيسان 1880

عندما غادرت اتلانتا جزيرة برمودا كانت محملة 109 طن من الماء وكثيراً من المؤن والأطعمة وهذا يعني أن السفينة كانت في كل الأحوال سليمة التجهيز ومتينة متانة لائقة وهي تخضع لأمرة ضابط عادل ويملك مؤهلات عملية ممتازة ولكن التأخير الغير متوقع والذي طرأ على موعد وصولها ولد قلقاً على سلامتها وذلك مع الأخذ بعين الاعتبار الحوادث الكثيرة التي حصلت خلال الشهرين الأخيرين ناتجة عن حالة الطقس السيء في المحيط الأطلسي. ومن المحتمل جداً أن الحظ السيء قد جعل العواصف الشرقية والتي استمرت لمدة شهر تقريباً أن تقذف بالصواري لمسافة بعيدة مما جعل السفينة تحيد عن مسارها الحقيقي وربما تجوب حالياً شمال الأطلسي.

هناك محاولات عديدة قد جرت للاتصال بأتلانتا ـ هذه السفينة ذات القاعدة النحاسية والتي قيل بأنها وجدت منقلبة رأساً على عقب كما أشاعت التامار ولكن هذا ادعاء كاذب كلياً. فإنه من المستحيل على أتلانتا مع حمولتها من خزانات الماء و 43 طناً من البضاعة أن تطفو ضمن الظروف والأحوال الجوية المذكورة آنفاً. ولكنها إذا ما انقلبت للحظة رأساً على عقب فسوف تغرق حالاً وللأسف.

هناك تخوف بين الناس في مدينة بلايموث من أن تكون السفينة المقلوبة هي نفسها السفينة المفقودة وهذا ما يجعل الأمر مقلقاً.

## التايمز اللندنية 15 نيسان 1880

خلال هذا اليوم قد ورد إلى البحرية البريطانية أكثر من 150 برقية من مختلف المناطق من أقارب أفراد الطاقم وأقارب من كان معهم على السفينة يطلبون إعطائهم معلومات عن أقاربهم ولكن مقام وزارة البحرية البريطانية اعتذر عن عدم القدرة على إعطاء أية معلومات. وكذلك تقدم أكثر من مئتي شخص من مركز البحرية في الوايت هول للاستفسار خلال ذلك النهار. هذا وقد أكدوا لبعض الناس بأن الباخرة تحتاج إلى

84 يوماً للقدوم من برمودا بينما كان قد مضى على غياب اتلانتا أربعة وسبعون يوماً فقط.

وكان قبطان السفينة تامار قد أرسل برقية مؤكداً أنه لم يشاهد سفينة منقلبة على ظهرها خلال رحلته السابقة.

هذا الصباح وفي بورتسماوث التي شهدت توتراً على أثر الشائعات التي عمتها بأن السفينة المفقودة قد وصلت بكامل حمولتها بسلام إلى فول ماوث وكان هذا التقرير قد وصل إلى مكاتب الجريدة وواجهات المحلات وفجأة أصبحت بوابات أحواض السفن قد أحيطت بأقارب وأصدقاء ركاب السفينة وهم في حالة توتر ومع ذلك فإن برقية قد وصلت من فول ماوث علقت في ساحة أحواض السفن وهي تقول بأن باخرة تجارية تسمى أتلانتا قد وصلت بكل تأكيد إلى الميناء ذلك الصباح ولكن باخرة جلالة الملكة اتلانتا فإن خبر وصولها غير صحيح.

**التايمز اللندنية 16 نيسان 1880**

بالرغم من غياب أي معلومات فإن ذلك يؤدي بنا إلى مجموعة من الشائعات والتخمينات وحسناً يفعل الناس إذ يضعون باعتبارهم ولأطول فترة ممكنة بأنها فقط مفقودة وليس شيئاً آخر.

هل كما خمن بعضهم أنها غرقت من جراء العواصف أم احترقت أم أنها اصطدمت بجبل جليدي. اعتقد أنه من الحكمة أن نستنتج أنها لم تلغى من الوجود ونهائياً بحيث إنه لم يتبق منها حتى قليل من الحطام طافياً ليحكي لنا قصتها والنظرية الشعبية الشائعة هي أنها ضلت الطريق وعبثاً تحاول الوصول والاهتداء إلى مسار البواخر الأخرى.

إن الشعاب المرجانية المحاذية لبرمودا هي من الخطورة بمكان بحيث أن تشعباتها تمتد في بعض الأماكن إلى عشرة أميال بعيداً عن الشاطىء، هذه الشعاب تكون حاجزاً على الجزر من ثلاث جوانب بحيث يصبح الدخول والخروج من خلال هذه الشعاب عملية خطيرة هل من الممكن أن تكون الأتلانتا قد تحطمت إلى قطع صغيرة على هذا الساحل. والحطام والحالة هذه لا يمكن أن يكون قد قذف إلى الشاطىء. بل على

العكس فإنه على الأغلب يكون قد قذف إلى عمـق البحـر وحملتـه شرقاً بواسـطة تيـار الخليج.

## التايمز اللندنية 19 نيسان 1880

يوم السبت تسربت إشاعة عبر البلاد تفيد بأن زورق نجاة قد وجـد ومكتـوب عليه اسم اتلانتا ولكن ذلك لم يتأكد وحتى لو تأكد وجوده فعلاً فإن الـزورق لم يكـن ليمت لأتلانتا بصلة وذلك لسبب بسيط هو أن البحرية البريطانية لم تتعـود علـى كتابـة الأسماء الخاصة بالرجال المحاربين بانتمائهم إلى زورق أو أي جهة أخرى.

## التايمز اللندنية 20 نيسان 1880

إن السفينة المدفعية "أفون" المتوجهة من محطة شايلي قد وصلت أمس إلى مينـاء بورتسماوث هذا وقـد حملـت تقريراً يشـير إلى أنهـا قـد لاحظـت قـرب جـزر الازور كميـات كبـيرة مـن حطـام السـفن تطفـو هنـا وهنـاك وفي الواقـع كـان مليئـاً بالمحـار والأصداف وغيرها. وكان ميناء فيال يعج بالسـفن المنزوعـة الصـواري. وخـلال الأيـام الخمسة التي مكثتها افون هناك بدأت بعض من كميات الحطام تنجلـي تدريجيـاً. وعلـي أي حال فإنه لم يكن هناك ما يشير إلى أن سفينة ما غرقـت أو تحطمـت إلى أجـزاء.... إن بعض ضباط افون لا يعتقدون بأن عملية اصطدام اتلانتا بجبل جليدي أمراً مسـتحيلاً ولكنهم مع ذلك يرفضون فكرة انقلابها رأساً على عقب.

## التايمز اللندنية 21 نيسان 1880

لا شك بأن إرسال مجموعة أشخاص لا يقل عددهم عن 300 إلى البحر علـى سفينة تدريب وهم لا يعرفون البحر من قبل وبـدون أن يكـون بينهـم عـدد كـاف مـن البحارة الأشداء ذوي خبرة ليتولوا شؤون السفينة في الأحـوال الطارئـة والغـير اعتياديـة يعتبر جريمة حمقاء. لقد أعلنت شركة السفينة اتلانتا أنها قد عينت 11 بحاراً خبيراً علـى السفينة. وعندما نفترض بأن أولئك البحارة الفتيان في غالب الأحيـان يعـتريهم الخـوف عند صعودهم لإنزال الأشرعة وغالباً أثنـاء العواصـف... ويمكننـا بعـد ذلـك أن نتخيـل مدى الخطورة الملازمة لأتلنتا.

**التايمز اللندنية 26 نيسان 1880**

لا يوجد أي خبر له علاقة بأتلانتا وحتى لكـأن أكثر النـاس إجرامـاً أصبحـوا ميالين للتعاطف مـع أتلانتـا. إن القـوة الضاربـة للقنـال هـي في طريقهـا الآن إلى خليـج بانتري وأبحاثها بكل تأكيد في جزر الازور لم تسفر عن شيء... والناس هنا لـن ترتـاح وتقتنع حتى يتم مسح ساحل جزيرتي غرين لاند وايسلاندا.

**التايمز اللندنية 27 نيسان 1880**

لم يكن طاقم السفينة تامار التي وصلت اليوم إلى بورتسماوث علـى علـم بـأن السفينة أتلانتا قد أحدثت شعوراً بالقلق هنا حتى لحظة وصولهم.

هناك بحار قدير كان قد تقاعد مـن الخدمة على أتلانتـا يـوم 3 كـانون ثـاني ويدعى جون فارلينغ. وكان رأي فارلينغ عن السفينة أتلانتا أنهـا بـاخرة تدريـب صلبـة وواثق من قدرتها. ولكن يبقى سؤال مهم هو أهمية رأي هذا الشخص نفسه.

لقد أكد تقرير عـن أتلانتـا أنهـا كـانت تـترنح تحـت وطـأة حمولتهـا الزائـدة. وكذلك لم تحظ بثقة الكابتن سترلينغ ـ لقد مالت 32 درجة. وقد أكد أحدهم أنه سمـع الكابتن سترلينغ يشير إلى أنها لو مالت درجة زيادة عن ذلك لانقلبت وغرقت.

وخـلال فـترة التدريـب يبـدو الضعـف المميز جليـاً وواضحـاً في إدارة شـركة السفينة ولا يستثنى من ذلك سوى اثنين مـن الضبـاط الذيـن كـانوا يخرجـون للتدريـب مثلهم مثل أفراد الطاقم. أما كابتن سترلينغ فإنه كان من النادر أن يترك ظهر السفينة أما عمليات تقصير الشراع وإنزال الصواري فكانت تترك للبحارة من ذوي الكفاءة والذين بالإضافـة إلى الملاحـين (معظمهـم مـن الخـدم) والضبـاط الصغـار، الطبـاخين كـانوا في مجموعهم حوالي الخمسين من أصل مجموع الطاقم البالغ 250. وكـان البحـارة الصغـار إما جبناء جداً ولا يجرؤون على الصعود وإما يصبحون عاجزين بفضل إصـابتهم بـدوار البحر. وقد أوضح فارلينغ أنهـم كـانوا يخبئـون أنفسـهم ولا يمكـن العثـور عليهـم عنـد الحاجة إليهم من قبل نـائب الربـان. لقـد وصلـت السـفينة إلى بربـادوس بعـد 31 يومـاً

تناريف أي بما يزيد على 9 أيام عن المعدل الحقيقي لها. وقد أبحرت اتلانتا من بربـادوس يوم 9 كانون ثاني متجهة إلى جزر الانتيغ حيث أصاب الطـاقم وبـاء الحمـى الصفـراء. وعلى أثر ذلك توفي بسـبب ذلـك رجلين واسـم كـل منهمـا فـارلينغ. لقـد استدعيت الباخرة اتلانتا إلى بربادوس يوم 30 كانون ثاني للتزود بالمـاء والمؤن ثـم أقلعـت في 31 كانون الثاني ومنذ ذلك التاريخ لم يسمع عنها أي خبر.

## التايمز اللندنية 10 أيـار 1880

وصلت القوة الضاربة للقنال بأمرة الأميرال هود إلى ميناء خليج بنتري يوم بعد ظهر الأحد. وقد صرح الأميرال بأنه لم يسمع عن أي شيء له علاقة بالسفينة أتلانتا أو عن أي شيء التقط وله علاقة بها.

## التايمز اللندنية 18 أيـار 1880

إلى رئيس تحرير جريدة التايمز.

إن التقارير المعطاة من قبل ربانية السفن والـتي وصلـت مؤخـراً كلهـا تميـل إلى التأكيد على أن عاصفة غير طبيعية عنيفة قد احتاجت الأطلسي.. وربما تكون قد هبـت على مسار السفينة أتلانتا بعد إبحارها من برمودا. وعند تقييمنا لبعض الحالات:

إن السفينة كاسبير كانت عند ميناء فلوريس في حالة شلل حيث كانت جانحة وعائمة على رافديها. وبقيت على تلك الحال في العاصفة لمدة 19 سـاعة وكـان ذلـك يوم 12 شباط وقد قتل من جراء ذلك المساعد الثـاني للربـان وكسـرت رجـل المسـاعد الأول. وقد جرح اثنين من البحارة أيضاً.

أما المركـب السـتر (Ulster) والقادمة مـن مينـاء سـان جـون فقـد عـثر عليهـا مصادفة. وكانت مثقلة بالمياه في أسفلها ومحطمة. وكان طاقمها معلقـاً بـالصواري مـن دون طعام أو شراب. وسفينة أخرى كبيرة مهجورة والصاري الخلفي ما زال موجـوداً. تحطيم خطير حدث لتلك السفن ثم مضى باتجاه الشرق.

والسفن الأخرى أيضاً ما تزال مفقودة ـ مثل وينفريد (Winnefred) القادمة من نيو أورليانز منذ تاريخ 30 كانون الأول.

ديفانا والتي أبحرت من بانكوك في 1 تشرين الأول.

سانتا هيلانا أبحرت من خليج بسكاتي في 9 كانون ثاني.

ايردن رانغون آخر مرة شوهدت كان يوم 7 شباط.

وباستطاعتنا أن نحدد بناءً على ما ذكرنا بالإضافة إلى استنتاجات عن تقارير لمصادر أخرى. بعض الأفكار عن الطقس المخيف الذي كان سائداً والدمار الذي حدث بسبب العاصفة. والذين كانت لهم تجربة سابقة مع العواصف البحرية يعلمون جيداً التأثير الشديد لقوة المياه التي تقتحم ظهر السفينة. والمياه المتسربة إلى سفينة نصف غارقة. أو الجبل الجليدي الذي يقف منتصباً في وسط الأطلسي في ليلة عاصفة. كل ذلك يمكننا من استخلاص تقييم للمصير المتوقع لأتلانتا.

مع تحياتي وتقديري لشخصكم

آلان يونغ

مدرب ملاحي

**التايمز اللندنية 10 حزيران 1880**

تلقى المحاسب العام للبحرية البريطانية تعليمات من الاميرالية بأن يقفل حسابات أتلانتا يوم 4 حزيران أما اسمها اتلانتا سفينة التدريب. فسوف يلغى في الحال من لائحة البحرية. أما أرامل الضباط فسوف يسلمون المكافآت والتعويضات المستحقة لهم والمتعلقة بمعاشات تقاعد أزواجهن وخصوصاً أنهم غرقوا أثناء تأديتهم لعملهم.

استمر الربان بإعطاء تقارير عن السفن التي شوهدت جانحة والتي من الممكن أن تكون إحداها هي السفينة المفقودة. رسائل كثيرة قد اكتشفت داخل قوارير أو منحوتة على براميل ولكن لم تكن أي منها جديرة بالتصديق. هذا وقد وضعت كثير من النظريات حول أتلانتا.

بعض هذه النظريات تقول بغرق السفينة وتعطي تفسيرات لهذا الرأي والبعض الآخر يقول بأنها عائمة ويعطي تفسيرات لذلك.

والشائعات قد انتشرت بسرعة ـ لقد وجدت مقلوبة ـ أو لقد أبحرت إلى ميناء فول ماوث ـ أو ـ لقد صدمت جبلاً جليدياً.

ليس من المعقول القول بأنه لم يعثر للسفينة على أثر لأن المحيط كان مليئاً بالأنقاض بعد أن هدأت العاصفة التي اجتاحته خلال شهري شباط وآذار والصواري والقوائم لم تحمل أي تعريف وحتى زوارق النجاة التابعة للبحرية كانت بدون علامات ولهذا فقد تكون تلك العيون الكثيرة قد رأت أجزاء من أتلانتا بين تلك الأنقاض دون أن تعلم أنها هي.

وبعد عدة سنوات ينسى الناس كل التفاصيل التي حدثت وعلى الأخص تلك المتعلقة بحالة الطقس والسفن الأخرى التي فقدت في نفس الوقت وتبقى أتلانتا لوحدها في الذاكرة بأنها السفينة التي ضاعت في موطن النسيان سنة 1880 وربما تكون أتلانتا قد ضاعت بعيداً عن مثلث برمودا حيث أنها قطعت فقط 500 ميلاً من الرحلة البالغ طولها 3000 ميلاً. ومع ذلك فإنها قد اعتبرت ضحية من ضحايا المثلث.



# سنة 1881

## الين اوستن والسفينة المهجورة

هذه واحدة من أكثر الحالات شؤماً ألا وهي حالة السفينة الشراعية الين اوستن البريطانية والتي التقت بسفينة شراعية أخرى وجدت مهجورة تماماً سنة 1881 في وسط المحيط الأطلسي . لقد تركت الين اوستن هملاً رغم أنها كانت ما تزال صالحة للملاحة. أما طاقم الإنقاذ الذي حضر بسفينة أخرى وصعد إليها فقد أبحر بها مع السفينة الأخرى باتجاه ميناء سان جون في نيو فاوند لاند.

وأثناء الإبحار غطى الضباب المنطقة فافترقت السفينتان عن بعضهما. ولكنهما عادتا والتقتا بعد عدة أيام. ثم عادت الين اوستن فوجدت مهجورة مرة أخرى واختفى طاقم الانقاذ كما اختفى الطاقم السابق تماماً.

عند الوصول إلى هذه النقطة تنتهي القصة الأساسية ولكن وبالعودة إلى كتاب روبرت غولد واسمه (الفلكي يتكلم) طبع سنة 1944. والذي يحتوي كثيراً من النصوص تبدأ حيث انتهى غولد.

أحد تلك النصوص تقول أن ربان السفينة الشراعية الين اوستن حاول أن يجد طاقم إنقاذ للسفينة بديل عن الطاقم المختفي ولكنه لم يجد أحداً يرضى بالذهاب والعمل على السفينة المهجورة وهكذا بقيت مهجورة. هناك نص آخر يفيد أنه وجد الطاقم المطلوب وسارت السفن في هبوب الريح ولكن الين اوستن وطاقمها الجديد اختفوا جميعاً ولم يظهروا بعدها أبداً.

ولسوء الحظ فإن غولد لم يذكر من أين استقى معلوماته هذه بالإضافـة إلى أن فشله في تحديد الشهر الذي حصلت فيه الحادثة جعل البحث يبدو صعباً. وأنا لم أستطع الحصول على التقرير الأصلي للحادث بـالرغم مـن البحـث الطويـل في فهـارس جريـدة نيويورك تايمز وفهارس جريدة التـايمز اللندنيـة. أمـا الهوكينـغ لويـدز فإنهـا لا تملـك أي معلومات عنها. وأما المكتبـة العامـة لسـان جـون في نيـو فـاوند لانـد فبعـد التدقيـق في الملفات والجريدة المحلية ايفنينغ تليغراف لسنة 1881 ولكن دون جدوى.

لقد فتشت صفحة فصفحة جريدة نيو فاوند لاند لسنة 1881 والنصف الأول من سنة 1882 ولكن النتيجة كانت دائماً سلبية. ومـع أن هـذه الجريـدة اعتـادت علـى وصف الحوادث المثيرة للسفن التي ترتاد ميناء سـان جـون فقـد وجـدت أحداثـاً كثـيرة لسفن متعددة ارتادت هذا الطريق. إنه احتمال بعيد جداً أن تكون رواية الين اوستن قد فقدت من الجريدة طالما أنها توقفت في سان جون.

كان روبرت غولـد باحثـاً شـكاكاً ومجتهـداً، وقـام بمحـاولات جديـرة بالثقـة لكشف الغموض الذي صادفه. والحادثة يمكن أن تكون قـد حصلـت تمامـاً كمـا قـال. ولكن التباين الواضح من وراء تقييمه للمسألة هو محض خيال.

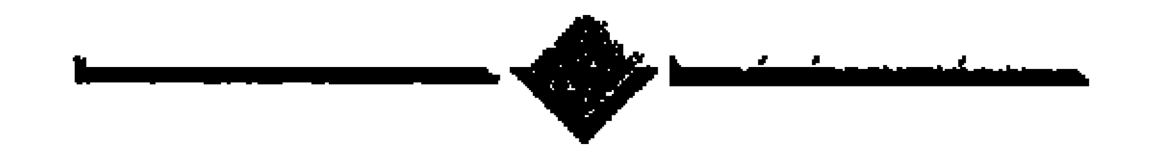
إن اكتشاف الين اوستن هو أمر غامض وسيبقى كذلك حتى يأتي شخص مـا ويحدد مصدر المعلومات التي استقاها غولد في بحثـه وقـد يبقـى الأمـر غامضـاً حتـى لـو اكتشف المصدر.



| 1884 | 1868 | 1840 |
| --- | --- | --- |
| ميرافون | فيبغو | لوتـا |

في سنة 1866 أبحر المركب السويدي الشراعي لوتـا مـن غوتبـورغ إلى هافانـا واختفى في مكان ما شمال هايتي. وبعد سنتين تقريباً كـان نفـس المصـير ينتظر السـفينة التجاريـة فيبغـو واسـتمرت السلسـلة ففـي سـنة 1884 عندمـا أبحر المركـب الشـراعي الإيطالي ميرافون إلى نيو اورليانز ثم اختفى.

كـل هـذه الحـوادث ورغـم الأبحـاث المكثفـة الـتي قمـت بهـا للحصـول علـى معلومات بشأنها ولكن دون جدوى. ففـي بعـض الحـالات كـانت المشـكلة تكمـن في الحوادث نفسها والتي كانت تظهر كما في الأساطير مختصرة أو ربمـا محرفـة بمعلوماتهـا. فعلى سبيل المثال فإن التواريخ ومسارات الإبحار فإنه لا يوجـد أي دليـل علـى أن هـذه السفن قد ضاعت في المثلث أو حتى عانت بخصوص مصيرها خـارج منطقـة المثلـث أو حتى أنها كانت موجودة أصلاً.



## تشرين أول 1902

## فـرايــا. ...

لقد وجدت السفينة الشراعية فرايا الالمانية الجنسية مهجورة من ركابهـا في 20 تشرين أول 1902 وكانت قد أبحـرت مـن مـنزانيلو في جـزر الانديـز الغربيـة بتـاريخ 3 تشرين الأول وهي في طريقها إلى شايلي. ولم يعد يسمع عنها أو منهـا أي شـيء حتـى وجدت بعد ذلك مهجورة كلياً وجانحة على جنبها وخالية من طاقمها وكانت المرسـاة تتدلى بحرية على قوس السفينة وكانت أجندة الربان مفتوحـة على 4 تشرين الأول ممـا يشير إلى أن هناك كارثة حدثـت بعـد إبحارهـا مباشـرة. وقـد علـم ان الريـاح في ذلـك الوقت كانت هادئة.

- في سجلات لويدز - إعادة الحطام - 1900 - 1904 (بنـد خـاص بالسـفن المهجـورة في البحر) رقم 446.
- فرايا 626 طن صافي - المانيا.
- نقطة الانطلاق - منزانيلو.
- الوجهة - بونتا ارينياس.
- الحمولة - شحن ثقيل.
- وصف المركب . خشب ولحاء خشب.
- الظروف والمكان - قرب مازاتلان.
- تاريخ الحادث - سابق على تشرين الأول 1902.

**جريدة نيتشر (Nature) - 25 نيسان 1907 ص 610 زلزال المكسيك.**

هناك هزة أرضية كبيرة أضيفت إلى سلسلة من التفاعلات البركانية والزلازل على طول الساحل الباسيفيكي الأمريكي.

هزات قعر البحر مشهورة ومألوفة في هذا المكان وكثيراً ما يشعرون بها عندما يكونون في البواخر مع أنها غير محسوسة أحياناً على الشاطىء وفي كل مرحلة يحدث ذلك يحصل فقدان لباخرة واحدة على الأقل. والقصة التالية جديرة بالملاحظة ففي 3 تشرين اول 1902. والسفينة الشراعية الالمانية فرايا انطلقت من منزينلو متوجهة إلى بونتا اريناس و لم نعلم عن الربان والطاقم بعد ذلك أي شيء ولكن الباخرة وجدت بعد 20 يوماً مهشمة جزئياً وراقدة على جانبها. لم يستطع أحد أن يشرح ملابسات الموضوع ـ ولكن أجندة على حائط كابينة الربان أظهرت بأن الكارثة قد فاجأتها في 4 تشرين الأول وهذا التاريخ لا يبعد كثيراً عن تاريخ إبحارها.

وكما تدلنا المرساة التي ما زالت متدلية على قوس السفينة ـ التقارير عن حالة الطقس كانت تدل على أن رياحاً خفيفة كانت تسود المنطقة من 3 تشرين أول وحتى 5 منه. ولكن من ناحية أخرى فإن عدة هزات أرضية قد حدثت وشعر بها سكان اكابولكو وتشيليا نزينغو في 4 و 5 تشرين أول ربما يكون أحدهما هو المسؤول من الضرر الحاصل للفرايا والتي أدت إلى هجرانها.

كل الروايات التي تحدثت عن فرايا قادتنا بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى سنة 1907 المقال نشر في جريدة النيتشر. ولم تقم أي جهة أخرى أبداً بإعطاء أي معلومات.

وهذا المقال يعني بالدرجة الأولى بالهزات الأرضية في الجهة الغربية للساحل المكسيكي وفي مقطع خاص بالسفينة المهجورة فإن المدن مانزانيلو ـ اكابولكو ـ تشيلبانزنيغو مذكورة وكلها في الجانب الغربي للمكسيك ـ ما زالتا حيث شركة لويدز تعلن بأن السفينة المهجورة قد وجدت على الجانب الباسيفيكي للمكسيك.

وفي الواقع إن الإرباك ناتج عن مدينة اسـمـهـا مانزانيلو وهي اسم لميناء على الساحل الجنوبي لكوبا وكـان أول كـاتب عـزا الغمـوض الـذي لحـق بفرايا إلى مثلـث برمودا عن طريق الخطأ كان يعتقد أن السفينة أبحرت من ميناء كوبي وليـس مـن ميناء مكسيكي يحمل نفس الاسم - إن اكتشاف المركب شمال منطقة البداية وذلك عـائد إلى قوة الرياح والتيارات البحرية وذلك بعد أن كانت السفينة قد هجرت ولا أحد يعلم ما الذي حل بالطاقم وهل كانت الهزة الأرضية هي السبب الحقيقي في التحطيم أم لا؟



# تشرين ثاني 1909

## جوشوا سلوكم والسبراي

إن الربان جوشوا سلوكم البحار الأكثر شهرة والأكثر خبرة في العالم حتى اليوم قد اختفى في مثلث برمودا سنة 1909. وهو الذي فاز سابقاً بمسابقة الرجل الأول للدوران وحيداً حول العالم. والرحلة التي استغرقت عدة سنوات بمركبه الشراعي الفخم سبراي والذي انتهى سنة 1898. ولقد كان ناجحاً رغم العقبات التي قد تهزم معظم الرجال العاديين والمراكب أيضاً. وقد سبق القراصنة بالقرب من المغرب وقهر العواصف التي حطمت السفن الأكبر بالقرب منه وصد مجموعة من القبائل المتوحشة بالقرب من مضيق ماجلان وأكمل رحلته بعد أن أتلفت خرائطه وقد جنح قرب الاقيانوس الهادي في بحر سرغاسو هذا وقد استقبل عند وصوله إلى مدينة نيويورك مساءً بأبشع عاصفة مرت خلال الرحلة إعصار دمر أجزاء كبيرة من المدينة.

هذا الرجل نفسه والذي امتلك المهارة والشجاعة والقدرة على التحدي والنجاح ضد أسوأ المخاطر التي تضعها الطبيعة في مواجهته هذا الرجل نفسه قد اختفى بعد عدة سنوات وأثناء رحلة له صغيرة نسبياً وذلك ضمن مثلث برمودا. لقد أبحر من مارتا فينيارد يوم 14 تشرين الثاني 1909 متجهاً إلى أميركا الجنوبية واختفى بعدها عن الوجود نهائياً.

كثيرون من معارف الكابتن سلوكم كانوا يعلمون بأنه بحار ماهر ومركبه سبراي كان مركباً جيداً ولا يعتقدون بأنهما معاً من الممكن أن يهزما أمام تحد عادي في البحر.

لا أحد يعلم بالضبط ما الذي حل بالكابتن سلوكم ويخته سبراي. والشائعات التي سرت والقصص التي راجت منذ أن اختفى منذ سبع سنوات تقريباً. فكان بعضهم يقول مثلاً بأنه لم يعد يشاهد بعد رحيله ذاك والذي من الممكن أن يكون قد تحول إلى بحار متجول حول الكرة الأرضية. بينما قال آخرون بأنهم رأوه في موانىء مختلفة على طول الطريق. كثير من النظريات اقترحت لشرح اختفائه. ومنها مثلاً أنه ربما صادف العاصفة الهوجاء التي استطاعت أن تغلبه. وهناك احتمال أن يكون المركب قد شب فيه حريق. أو ربما اجتاحته سفينة أكبر أثناء الليل وهو شيء مألوف في منطقة تعج بالسفن وقريبة من الشاطىء أن تجتاح السفن مراكب أصغر منها. وعادة ما تكون أنوار الزوارق الصغيرة باهتة أو قد تكون مختبئة خلف الشراع والسفينة الضخمة يمكن لها أن تصدم يختاً بطول 37 قدماً دون أن يشعر أحد من ركاب السفينة بذلك وبالنسبة لادوارد روسنو وهو من الكتاب الأمريكيين المجيدين للقصص البحرية حيث قال أن سلوكم ربما يكون قد اجتاحته سفينة بخارية مصفحة لا يقل وزنها عن 500 طن وذلك بالقرب من ترتل ايلند ـ ليسير انتيلز بينما هو في طريقه إلى اورينوكوريفز.

أما وضع سلوكم الصحي فإن الآراء تختلف. فإن ولده فيكتور صرح بأن والده كان على أحسن حال. بينما آخرون شعروا بأنه قد ابتدأ يشيخ. سلوكم نفسه كان يحس بأن ذاكرته لم تعد قوية كما كانت من قبل واعترف بأنه كان يصاب بنوبات فقدان للوعي أحياناً وهناك احتمال أن يكون قد وقع إما بسبب حادثة اصطدام أو بسبب نوبة فقدان وعي. وربما يكون قد مات ميتة طبيعية وبالتالي فإن المركب يكون قد غرق بعد ذلك والجسد على ظهره أو بدون الجسد.

وكذلك المركب سبراي فهو في نزاع وموضوع مستمر للجدل والنقاش بين البحارة. وكان سلوكم يقول بأن سبراي صالح للملاحة كلياً وقادر على الإبحار لمسافة

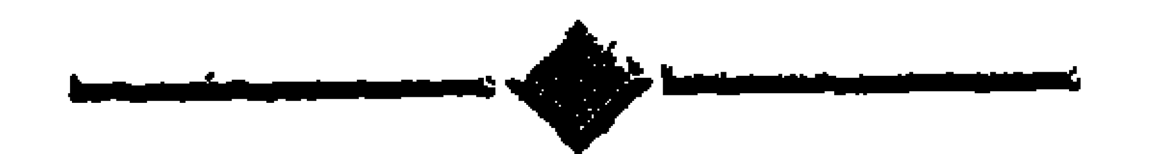
طويلة ولا يضاهيه شيء. ولقد أحس بأنه قد كسب شهرته بعد أن أنجز إبحاره حول العالم.

ولكن بعضهم الآخر لم يوافق على هذا الكلام واعتبر أن سلوكم قد أنجز رحلته البطولية رغماً عن أنف سبراي وليس بواسطته وذلك لأن مهارته العظيمة قد حملته إلى مواقف لن يقو الرجال الأقل احتمالاً وبنفس المركب على مقاومتها وحتماً سيكون الفشل حليفهم. والبحارة الخبراء لم يشجعوا بنائي السفن على تقليد ذلك المركب محتجين بأن المخاطرة حتمية على أي بحار لا يملك مهارة سلوكم.

أحد البحارة عندما رأى المركب قبل أن ينطلق سلوكم برحلته الأخيرة شعر بأنه قد شاخ مع مالكه وهو لم يعد يلمع وغير ظاهر الأناقة كما من قبل بل قذر وكريه الرائحة وكان منظره بالياً يدل على انعدام الصيانة.

بعض التقارير تقول أن سلوكم شوهد في أماكن متعددة في غرب الانديز قبل أن يختفي. والبعض الآخر يوضح أنه رآه يبحر صعوداً من نهر الاورينكو وذلك بعد أن أعلن عن اختفائه. والبعض يفترض أن سلوكم لم يكن سعيداً مع زوجته ولهذا فقد قرر أن يتحرر ليختفي أو يقضي بقية عمره في مكان ما بسلام.

إن مصير جوشوا سلوكم ومركبه سبراي هما في الحقيقة لغز من ألغاز هذا البحر.



# آذار 1918

## سايكلوبس

يوم 14 آذار سنة 1918 أبحرت الباخرة الأمريكية سايكلوبس ويبلغ وزنها 19600 طن وهي خاصة بشحن الفحم الحجري، وقد أبحرت من الويست انديز وعلى متنها طاقمها المؤلف من 309 أشخاص وشحنة من المنغنيز الخام. هذه السفينة ذات الطول البالغ 543 قدماً وهي واحدة من أكبر البواخر العائمة وكانت متجهة إلى نورفولك ولكنها فشلت في الوصول. ورغم البحث المكثف عنها لم يتوصل أحد لاكتشاف أثر لها و لم ترسل السفينة نداء الاستغاثة.

ولقد مال الاعتقاد في البداية إلى أنها ضربت بالطوربيد ولكن بالبحث في سجلات المانية بعد الحرب اتضح أن الغواصات لم تكن تعمل في المنطقة خلال الحرب، ولقد أذاع الألمان أنباء عن تفجير سفن كثيرة للعدو و لم يعلن عن هذا التفجير بالنسبة للسايكلوبس.

لذا فإن الافتراض قد اتجه إلى أنها قد صدمت لغماً بحرياً، ولكن ظهر بعد ذلك أن لا ألغام كانت مزروعة في تلك المنطقة. واللغم عادة عندما تصطدم به السفينة، فإنه يسمح بإعطاء السفينة الوقت الكافي لإرسال نداء الاستغاثة. وعلى الأقل، كان من الممكن لبعض الرجال أن يهرعوا للنجاة بأنفسهم على أخشاب طافية. ثم ان عدم

وجود حطام قد برهن أن نظرية اللغم مرفوضة، وكذلك نظرية الانفجار داخل السفينة والذي لو حدث فعلاً لملأ البحر بالحطام والجثث.

البعض قال بأنها وبكل بساطة قد غرقت. وآخرين بما فيهم البحرية الأمريكية أكدوا بأن الطقس لم يكن سيئاً. وما كان بالتأكيد سيئاً لدرجة أن يغرق سفينة كبيرة بهذا الحجم وصالحة للملاحة. وبنيت فقط منذ ثمان سنوات. وكان ربان الباخرة جورج ويرلي قد أمضى في البحرية مدة ثمانية وعشرين سنة وكان الضابط المسؤول عن السايكلوبس منذ أن انطلقت برحلتها التدشينية في سنة 1910.

وبعد تحقيق مستمر وضعت البحرية الأمريكية التقرير التالي: "إن اختفاء هذه الباخرة يعتبر من أكثر الألغاز المحيرة في تاريخ البحرية الأمريكية وكل المحاولات التي سعت لتحديد مكان وجودها قد باءت بالفشل. كثير من الفرضيات ظهرت ولكن لا أهمية تذكر بالنسبة لحقيقة هذا الاختفاء". حتى أن الرئيس ويلسون صرح يوماً "أن لا أحد يعلم ما الذي حدث للباخرة العظيمة سايكلوبس سوى الله والبحر". ولقد لجأت إحدى الصحف المحترمة جداً في ذلك الوقت "لتريري دايجست" إلى التكهن بأن يكون جبّار عملاق قد ارتفع فوق سطح الماء وألقى أذرعته حول السفينة سايكلوبس وسحبها إلى الأسفل حتى قاع المحيط.

هذا وقد نُشر إعلان عن تأخر موعد وصول السفينة وإنها أجّلت حتى منتصف الشهر المقبل.

**جريدة فرجينيا بايلوت 15 نيسان 1918**

**وكان عنوان الجريدة بالأحرف الكبيرة**

**ناقلة فحم حجري امريكية يرجح بأنها فقدت**

**ومصيرها قد يكون لغزاً آخر من ألغاز البحر.**

واشنطن في 14 نيسان. الناقلة الأمريكية العملاقة للفحم الحجري سايكلوبس قد حجزت في أحد موانيء الأطلسي منذ 13 نيسان هذا وقد أعلنت إدارة البحرية بأن الاتصال الأخير معها كان يوم 4 نيسان وهناك قلق كبير بشأن سلامتها ــ ثم تابعت

البحرية تقريرها. لا يوجد سبب واضح ومنطقي يوضح سبب تأخير الباخرة سايكلوبس إذا لا يوجد أي اتصال لاسلكي معها ولا أي أثر منذ أن تركت ميناء ويست أنديز. أما الطقس الذي ساد المنطقة التي مرت خلالها الباخرة فلم يكن سيئاً البتة ولا يمكن أن يكون قد سبب أي مشاكل لها. فقط القراصنة أو أي غواصة ما قد يكونوا مسؤولين عن ضياعها. هذا ولا توجد أي تقارير قد تشير إلى وجود أي منهما في المنطقة.

لقد نمت إلينا معلومات عن أن واحدة من الماكينتين الخاصتين بالباخرة سايكلوبس قد تعرضت لعطل وأنها كانت تعمل بسرعة بطيئة بماكينة واحدة مركبة. ولكن حتى لو أن ماكينتها الأساسية معطلة كلياً فإن الباخرة ستظل قادرة على الاتصال.

إن البحث عن السايكلوبس ما زال مستمراً ولكن البحرية الأمريكية ما تزال قلقة جداً وتخشى على سلامتها.

**فيرجين بايلوت 16 نيسان 1918 :**

واشنطن في 15 نيسان... لقد رفض المسؤولون أن يقتنعوا بأن باخرة الشحن ذات الـ 19,000 طن و 293 إنساناً على ظهرها من السهل أن تمسح من الوجود وبدون أن تترك أي أثر. والأوامر قد صدرت إلى سفن البحث بالوقوف عند كل مسافة صغيرة من الطريق الذي قطعته سايكلوبس وأن يزوروا أي بقعة من أي جزيرة من الجزر التي تملأ البحر في تلك المنطقة.

لقد اعترف ضابط البحرية بأنه لا يوجد أي افتراض إلى الآن يساعد على إيجاد شرح لاختفاء الباخرة سايكلوبس... وما يظهر أنه عقلاني وقابل للتصديق في مواجهة الحقائق الا وهو أن انفجاراً داخلياً قد حدث ففجر السفينة بما فيها الأجهزة اللاسلكية والميكانيكية في آن معاً. ولكن الحطام الطافي على السطح كان سيدلل على المكان الذي حدثت فيه الكارثة.

ومن المحتمل أن يكون إعصار مفاجيء وهو مألوف في تلك المنطقة هو الذي كان سيشل الباخرة أولاً ثم يغمرها. ولسوف يكون هذا الاحتمال مقبولاً. ولكن ومرة أخرى فقد برزت نقاط أخرى تؤكد بأن بعض أحداث تلك الكارثة قد أهملت في هذه الحالة بالذات.

إن البحث قد توقف في شهر أيار وكل الجهود لم تثمر عن شيء، والبحرية الأمريكية حسبت مدى التوازن للباخرة سايكلوبس فوجدت أنها لم تتمتع باندفاع لائق بل سريع بدون إفراط. لقد قالوا إنه من المحتمل أن ينتقل المنغنيز الخام ليحدث ميلاً فيغرق حرف الناقلة في البحر وهذا قد يكون خطراً في بعض الحالات الخاصة للبحر والطقس.

هذا وقد لاحظت البحرية مع ذلك بأنه لا يوجد أي شيء غير طبيعي للطقس الجوي في تلك الأثناء قد أضر بأي من السفن الأخرى والتي تسير في نفس الخط البحري.

إن مكتب المباحث البحرية قد دوّن جميع الفرضيات الرئيسية التي اقترحت فيما يختص بالكارثة:

1 ـ احتمال أن يكون الطاقم قد قام بتمرد وأمسك بقيادة السفينة وقادها في طريق مختلف عن الطريق التجاري المعتاد.

2 ـ أن تكون السفينة قد هوجمت من قبل غواصة المانية ودُمرت.

3 ـ إن القنصل العام الأميركي في ريو دي جانيرو وهو أحد الركاب والذي كان قد اتُهم بميوله الالمانية ربما يكون قد دبر الأمر مسبقاً بحيث يسلم السفينة للالمان.

4 ـ إن حمولة السفينة من (ثاني أوكسيد المنغنيز) وهو قابل للاشتعال تحت ظروف معينة ربما يكون قد أحدث انفجاراً.

5 ـ ربما تكون الباخرة سايكلوبس قد غرقت بسبب الإجهاد الزائد.

6 ـ الربان وارلي والذي ولد في ألمانيا ربما يكون قد استسلم وسلم السفينة إلى الألمان أو ربما يكون قد تواطأ معهم لتفجيرها بواسطة الغواصات.

و لم تجد البحرية الأمريكية أي دليل يدعم كل هذه النظريات. الكثير من الناس يعتقدون بأن مفاتيح الألغاز قد ظهرت عبر السنين ولكن لم تصدق. ففي سنة 1919 استلمت أم أحد موظفي طاقم السفينة سايكلوبس رسالة من نيويورك تفيد بأنه ما يزال حياً يرزق وأن السفينة سايكلوبس راسية في أحد موانيء المانيا.

وصلت رسالة عبر زجاجة عائمة بالقرب من غالف ستون تقول بأن السفينة سايكلوبس قد ضربت بالطوربيد على بعد 1000 ميل إلى الشرق من نيو فاوند لاند كلا الرسالتين قد جرى التحقيق بشأنهما ووجدتا بأنهما خدعة.

وفي سنة 1920 أحضر الضابط الآمر في البحرية "ماهلون تيسدال" إثباتات تدعم نظرية أن السفينة قد انقلبت. فخلال رحلة على السايكلوبس وجد هذا الضابط أن كل الصفائح التي تغطي الخزانات من أعلى كانت كلها مفتوحة: "فجاهدت للوصول إلى مقصورة الكابتن حيث أبلغته بأن شخصاً ما قد ترك أغطية الخزانات مفتوحة. فضحك من جديتي وقال بأنها دائماً تترك مفتوحة وذلك بناء على تعليمات دائرة البحرية ".

شعر تسدال بأن البضاعة المشحونة على آخر رحلة للسايكلوبس قد تزحزحت من مكانها مما سمح للبحر بأن يدخل إلى الخزانات المفتوحة. مما حدا بالسفينة لأن تنقلب.

"كل هذا من الممكن ان يجري بثوان معدودة وتصبح قاعدتها في الأعلى قبل أن يتمكن أحد من مغادرة السفينة ومع أن كل شيء في أعماق البحر فلا بد أن يتبقى شيء من الحطام " . ففي حالة الانفجار بواسطة لغم أو طوربيدو قد لا يتبقى شيء يذكر من الحطام ولن يوجد الوقت الكافي لإطلاق نداء الاستغاثة. لن يكون هناك وقت لشيء وحتى الرجال الذين سيبقون أحياء في الماء فلن تكتب لهم النجاة طويلاً وهذه الأشلاء البسيطة سوف تطفو على السطح وتضيع في المساحات الشاسعة للمحيط قبل أن تبدأ سفن الإنقاذ بالبحث عنهم.

ومع أن شرح الآمر تسدال هو من الحلول الأكثر منطقية ولكن كثيرون رفضوا هذا الطرح قائلين بأن هناك خللين مهمين في هذه المناقشة.الخلل الأول هو أنه يفترض وجود بحر هائج مع أن التقارير جميعاً تشير إلى أن الطقس لم يكن سيئاً. والخلل الثاني هو أن المسبب الحقيقي يتطلب أن تكون الأغطية الحديدية للخزانات قد تركت مفتوحة.

إن الآمر دي ياتس من دائرة البحرية في نورفولك قد بين أن وارلي والذي كان معروفاً بنكاته قد أوقع تسدال في الفخ وذلك عندما اكتشف الضابط الآمر تسدال أن الأغطية كانت مفتوحة فإن الباخرة سايكلوبس كانت حينها فارغة وما كان مهماً أن تكون الأغطية للخزانات مفتوحة أم لا. وفي الواقع في هذه الحال عادة ما تملأ الخزانات بالماء أو الحصى للتثقيل. وقال ياتس مستطرداً بأنه لا توجد أوامر من الدائرة البحرية بهذا الشكل وأن وارلي لم يكن ليترك الأغطية الحديدية للخزانات مفتوحة وهي محملة.

أما فرضية الكابتن زيرفوس بأن السايكلوبس غرق بسبب الحمولة. وذلك لأن المنغنيز له خاصية الرسوب وهو يجلخ ويخدش كل ما يوجد أسفله. وأنا أعتقد بأن النهاية أتت فجأة عندما سقطت قاعدة الخزانات التي هي أسفل السفينة.

كثير من رجال البحرية الأمريكية شعروا بأن بناء السفينة الصلب والمتين هو السبب في الكارثة. فالهيكل الفولاذي المصمم للتحميل والتفريغ السريعين للفحم الحجري قد رفع عالياً فوق سطح السفينة. فإذا كانت السفينة سوف تميل فإن الهيكل الفولاذي سوف يؤخر عملية التوازن وعودة السفينة إلى طبيعتها بسرعة ولذلك فإن البضاعة سوف تنتقل أيضاً في الخزانات وتنقلب السفينة بسرعة فإذا كانت الخزانات مملوءة جزئياً كما في حالة السايكلوبس فإنها ستكون عرضة للتحرك أكثر مما لو كانت البضاعة تملأ الخزانات بالكامل. أما الخلل في هذه النظرية فهو كما في كل النظريات الأخرى أن المشكلة لن تحدث إلا عندما يكون الطقس سيئاً.

في سنة 1930 كانت السايكلوبس.ما تزال تذكر جيداً حيث أنها قد تصـدرت جميع عناوين الصحف عندما أرسلت أجزاء من يوميات إلى البحرية الأمريكية بأن أربعة رجال مأجورين للعدو قد وضعوا الديناميت حول الماكينة وأغرقـوا السـفينة. في البدايـة اعتقدت البحرية بأن هذه اليوميات جدية ولكن كانت هناك نقـاط ملتبسـة في القصـة. وخصوصاً عند القول بأن سفينة العدو وطاقمها المكون من 700 شخص والذين بقوا في المنطقة لتنظيفها من الحطام وما أسرع ما بدأت القصـة بـالاضمحلال حيـث نزلـت إلى مستوى محاولة إثبات جدية هذه الخديعة وبقيت هذه القصة تتفاعل حتـى وصلـت سـنة 1956 إلى أن أعلن عن أن السايكلوبس قد انفجرت في مضائق فلوريدا وذلك قبـل عيـد الفصح سنة 1918. ولكن لم تتوضح أسباب حجز هذا التقرير لمدة أربعـين سـنة تقريبـاً. أو لماذا كانت السفينة بعيدة عن المسار لعدة أسابيع بعد استحقاقها .

وفي سنة 1969 صرح كونرد نيرفيغ وهو أحد الذين خدموا على السـايكلوبس في آخر رحلة لها إلى أميركا الجنوبية أنه بناء على المعلومات المعطـاة عـن الأحـداث الـتي جرت يفترض أن السفينة انشطرت نصفين: "لقد تحيرت عندما سمعت صوتاً مختلفـاً عـن ذلك الخاص بالصفائح المعدنية عندما تحتك ببعضهـا البعـض. إن السـفينة كـانت تعمـل بكل طاقتها لدرجة أن أنابيب المـاء والبخـار كـانت ملاصقـة لجسـم السـفينة والحركـة ظاهرة كلياً. وسطح السفينة في الوسط تقريباً كان يعلو ويهبط وكانت السفينة متناغمة مع صعود وهبوط الأمواج وفي نفس اليوم عندمـا لفـت انتبـاه الربـان إلى الموضـوع هـز كتفيه لا مبالياً ونظر بتكبر ثم قال: يا بني سوف تستمر هكذا طالما نحن مستمرون ".

نيرفيغ اعتقد بأن عملية تحميل السفينة كانت توكل إلى ضابط صغـير لا خـبرة لديه بالتحميل كـان يضـع البضاعـة في الخزانـات الوسـطى ممـا يضـاعف في وهـن بنيـة السفينة الواهنة أصلاً. وهذا هو سبب انقسـام السـفينة إلى شـطرين حسـب رأي نرفيـغ وبدون أن يترك لها مجال لإرسال نداء الاستغاثة.

والسفينة فعلياً قد شحنت بترتيب لائق وتحت إشراف الكـابتن وارلي شـخصياً وبأمرة رئيس العمال مانيول بيرارا من شركة كوالينغ البرازيليـة. والـذي كـان مسؤولاً عن الشحن في البواخر لسنوات عديدة. ولقد صرح بيرارا بأن السفينة كان بإمكانها أن

تحمل ما لا يقل عن 2000 طن زيادة من المنغنيز الخام وبدون أن يشكل ذلك أي خطورة وقد رتبت ونسقت البضاعة بشكل جيد داخل السفينة كلها.

وقد استمرت السايكلوبس في الظهور على صفحات الأخبار. وحتى بعيداً عن كونها من رعيل لغز مثلث برمودا فقد كانت أول سفينة تجهز بالراديو وتختفي بدون أن ترسل نداءاً للاستغاثة وكانت الأكبر بين المختفين. وكانت السفينة الوحيدة التابعة للبحرية الأمريكية والتي تختفي دون أن تترك أثراً. وأصبح معروفاً أن ذكرى فقدان سايكلوبس في شهر آذار من كل سنة فكان ذكراها مناسبة لإحياء القصة التي تعيد تلاوتها الأجيال . والنظريات الخاصة بها أعيد صياغتها من جديد أما الفيلم الذي يتناول قصتها فإنه يشاهد لمرة أخرى. أما فقدانها فإنه ما زال حتى الآن يطلق عليه بحق اللغز المحير الأكثر غموضاً في سجلات البحرية الأمريكية.

وعلى العكس من حالات الاختفاء الأخرى فإن معلومات كثيرة ذات صلة وثيقة بحادثة سايكلوبس ما تزال تصل خلال السنوات القليلة الماضية كان هناك تطوران مهمان وحديثان عن اختفاء السفينة سايكلوبس الأول ظهر سنة 1968 عندما كان أحد الغطاسين التابع للبحرية الأمريكية دين هاويس حيث اكتشف سفينة بينما كان يبحث عن الغواصة النووية سكوربيون. وقد ذهل هاويس لجمال تصميم السفينة الغريب. فلقد كان مركز التحكم فيها عالياً فوق السطح ومدعم بركائز معدنية والعمود الأساسي يرتفع مثل الهيكل الرئيسي لناطحة سحاب والذي يمتد بطولها تقريباً. وقبل أن يتمكن من فحص الحطام والذي كان على عمق 180 قدماً تحت سطح الماء وعلى بعد 70- ميلاً إلى الشرق من ساحل نورفولك. وكان مجبراً على الصعود إلى السطح وكان الطقس الرديء قد سحب سفينته من المنطقة. هاويس بعد ذلك رأى صورة لسايكلوبس لأول مرة وقد أكد أنه لنفس الحطام الذي شاهده تحت الماء . وكان الحطام مستقراً في نفس المسار الذي كان من المحتم على سايكلوبس أن تبحر فيه أثناء رحلتها إلى تشيزا بيك باي ( Chesa peake Bay ) .

هاويس والمندوب جي ويليامز وايت هارست من فيرجينيا الذي أقنع مسؤولي البحرية الأمريكية بالتحقيق. وكان على الغطاسين أن يحددوا الحطام العائد للسفينة بمثابة الهدف المطلوب اكتشافه أثناء التدريب على الغطس.

وبالإعلان عن اكتشاف الحطام أدى بالتالي إلى وقفة جديدة متأملة للحالة. لقد كنت أجري أبحاثي على موضوع سايكلوبس في ذلك الوقت. واكتشاف مكانها بتلك السهولة حدا بي لأن يتبادر إلى ذهني كثير من التساؤلات ـ إذا كان الحطام يخص سايكلوبس فما الذي جعلها تغرق بالقرب من المكان المحدد لوصولها؟ ولماذا لم تغرق قبل تلك المسافة بوقت طويل وقبل أن تستهلك المحروقات والتي هي عبء عليها لثقلها وتكون عند ذلك أكثر عرضة للانقلاب أو التحطم لزيادة وزنها؟ وكان الجواب الذي استنتجته من الحقيقة التي هي الاحتمال الوحيد والذي كان مرفوضاً منذ البداية ألا وهو "العاصفة الهوجاء هي التي كانت مسؤولة عن اختفاء السايكلوبس ".

وبسبب الماكينة التالفة للسفينة فإن سرعة السفينة كانت فقط 10 عقد أو حوالي 240 ميلاً بحرياً في اليوم. وكان من الممكن أن تصل إلى التيار الاستوائي الشمالي عند نقطة 1300 ميل حيث التقت مع تيار الخليج Gulf Stream حيث ستكون سرعتها 120 ميلاً في اليوم لقطع باقي المسافة البالغة 500 ميلاً بحرياً. وبناء على هذه التخمينات فإن السفينة سايكلوبس تكون حيث يوجد حطام السفينة الغارقة في المحيط وعلى بعد أكثر من 6 أيام من السفر من بربادوس حيث انطلقت مساء 4 آذار وسوف تكون على مقربة من نورفولك ليلة 10 آذار.

وبكل ثقة قررت أن الجرائد والبحرية وكل السفن التي كانت في البحر كانت على خطأ وأأكد بأن عاصفة قوية حدثت قرب نورفولك ذلك اليوم وكانت قوية بحيث اغرقت السفينة. وحيث أن الرياح الشمالية مشهورة بخلق الأعاصير في تيار الخليج Gulf Stream فإن العاصفة تكون قد أتت من ذلك الاتجاه على الأغلب والرياح الشمالية تضرب بشدة في مسار معاكس لاتجاه التيار فتحيله إلى مخيض يكتسح ويغمر السفن. فإذا ما كانت عاصفة موجودة بهذا الشكل فإني أحسست بأن الحطام هو حطام سايكلوبس لا محالة.

إن المركز الوطني للأحوال الجوية في آشفيل في شمال كارولينا قد أرسل سجلات الطقس للساحل الشرقي في نفس اليوم الذي تلقوا فيه مخابرتي الهاتفية هذه والسجل يقول أن الرياح هبت بشدة على نورفولك باكراً في شهر آذار لتصل إلى سرعة قصوى بين 30 و 40 عقدة وفي كل يوم تقريباً ولكن في الثامن من آذار قد توقفت الرياح تماماً ولكن تدريجياً عادت بقوة في صباح اليوم التالي وحوالي الخامسة من اليوم التاسع بدأت بوادر الإعصار تظهر من ماين إلى شمالي كارولينا وكانت الريح تأتي بثبات من الشمال الغربي وازدادت قوتها حتى العاشرة من اليوم العاشر حتى وصلت سرعتها إلى 60 ميلاً في الساعة. وقد تراوحت السرعة بين 40 و 60 حتى الساعة الخامسة مساءً. وبعد ذلك بقيت في حدود 40 بقية الليلة وبعد ذلك انقطعت حوالي منتصف الليل.

العاصفة كانت على مساحة كبيرة ومؤشر الرياح قد أشار إلى أنه وصل إلى 48 ميلاً/ ساعة حيث ضرب نيويورك وحيث تسبب بوفاة شخص وقد استمر هذا الإعصار بالتهديد فامتد إلى جنوب فلوريدا. الباخرة امولكو والتي كانت على بعد 375 ميلاً إلى الشمال الشرقي من نورفولك وقد اعترضتها العاصفة من ظهر اليوم التاسع حتى ما بعد ظهر الحادي عشر من آذار وكان على الباخرة امولكو أن تثبت في مكانها لتخرج سالمة من الإعصار بعد مواجهة استمرت يومين معه وكلفها ذلك خسارة تقدر 150,000 دولار نتيجة للأضرار التي لحقت بها.

وقد أبلغ الضابط رايلي من السفينة امولكو والذي أبلغ أحد مراسلي نورفولك فيرجينيا بايلوت بأن الناقلة سايكلوبس قد علقت في العاصفة وقد شعر "بان السايكلوبس كانت تغرق أثناء هبوب العاصفة واشتداد الرياح". إن كثيراً من البحارة كانوا يعرفون كيفية سير السفينة ومدى جريانها ثم أضاف بأن هناك احتمال كبير بأنها غرقت بسرعة أكبر من إمكانية القدرة على إنزال زوارق النجاة.

والتقرير الذي أعلن فيه عن اختفاء السفينة سايكلوبس جعل البحرية الأمريكية تعتقد بأنها فقدت قرب جزر غرب الانديز والأمر الموجه إلى السفن التي ذهبت للبحث

عن السفينة أن يفتشوا في كل زاوية من كل جزيرة موجودة في البحر في تلـك المنطقـة. وإن الرأي القائل بأن "إعصاراً مألوفـاً في تلـك المنطقـة " يكـون هـو السـبب وهـذا مـا جعلهم يصرفون أنظارهم عن البحث مقابل سواحلهم وذهبوا بعيداً إلى غـرب الانديـز. وغياب أي اتصال من السفينة بعد أن تركت بربادوس كذلك زاد في التأكيد على فكرة أنها تكون قد غرقت في بداية رحلتها أي عند جزر غرب الانديز.

الكل كان معتاداً على رياح الربيع القوية والعاصفة التي كانت ظاهريـاً أسـوأ في البحر منها على اليابسة لم تحظ بتأييد كبير فقط جريدة فيرجينيا بايلوت ذكرت النبـأ في إعلان من 1/2 إنش في 10 آذار ومخبأ أسفل الصفحة رقم 2 بـين إعلانـين واحـد عـن زبدة الحليب كونكي وإعلان لأعمال الرخام والنحاس. وكان الإعلان يحـدد أن بـوادر (الإعصار) بدأت الساعة الخامسة مساءً من اليوم السابق من مـاين إلى شمـال كارولينـا. ولا يوجد أي مقال في الأيام التالية يتحدث عن عاصفة يوم 10 آذار.

وبعـد خمسـة أسـابيع عندمـا أعلنـت الصحـف بـالبنط العريـض أن السـفينة سايكلوبس قد تأخرت عن موعد وصولها فالرياح التي تلاشت حينذاك بـدون أن يشـعر بها أحد من الناس عند هبوبها قد أصبحت طي النسيان عنـد ذلـك الوقـت. هـذا وقـد ثنيت وحشرت في ملفات مكتب الإحصاء الجوي وسوف تبقى هناك دون أن يكشـف عنها، ولمدة (ست وخمسين) سنة. ولم يستطع أحـد منـذ ذلـك اليـوم بمـا فيهـم مكتـب الأحـوال الجويـة والجرائـد، أن يفكـروا بتوجيـه أنظـار البحريــة الأمريكيــة إلى هكــذا موضوع. أما الضابط رايلي والسفينة أمولكو. فلم يعد يسـمع بهـم أحـد بعـد أن ذكـر موضوعهم في المقالة الصغيرة في جريدة نورفولـك، إن اهتمـام الأمـة كـان منصبـاً علـى المعركة الحاسمة في أوروبا. الحداد ـ المعنويات ـ ميثاق الحرية وكل الأمور الـتي تجـري في البلاد وليس على السفينة المفقودة والتي ظهرت صورتها على الصفحة الأولى منـذ عـدة أيام وكانت القصة دائماً في حصيلة الأمـر كالمعتـاد لم يكـن الطقـس سيئاً علـى طـول الطريق الذي سارت عليه سايكلوبس.

وعلى العكس من الرأي الشعبي لم يكن هناك تحقيق رسمي في عملية الاختفـاء. فالبحرية كانت في حالة حرب و لم يكن لديها الوقت للتدقيق في كل سفينة تضيع. لـو كان هناك تحقيق لظهرت معلومات أكيدة عن الطقس كانت خافية.

وفي شهر آب لسنة 1974 لم يكن معروفاً بأن الحطام الطافي في نورفولـك هـو للسـفينة سـايكلوبس وفي 24 تمـوز أعلـن الضـابط دوغـلاس أرمسـترونغ ربـان سـفينة اكسبلويت، أنه قد حدد موقع السـفينة علـى عمـق 190 قدماً وعلـى بعـد 70 ميـلاً إلى الشمال الشرقي لكاب هنري وقد علمها بعوامة الإرشاد حتى يتمكـن الغطاسـون مـن التعرف إلى مكانها. هذا وقد تكلمت مع هويس مـرة أخرى في 17 آب 1974 فعلمـت أنه ذهب مع البحرية خلال الأسبوع الأول لشـهر آب. وقـد شـاهدت علـى التلفزيـون كيف كانت السفينة تُفحص تحت الماء بواسطة الكاميرات وذلك لاختلاف بنائهـا عـن تلك التي اكتشفها من قبل و لم توضـع خطـط لجهـود مشـتركة لتحديـد مكـان السـفينة وعلى أي حال فإن المنطقة استعملتها البحرية للتدريب وإعادة تأهيل الغطاسين وإنه مـن الاحتمال أن يعاد اكتشاف موقع السفينة التي رآها هاويس قريباً جداً وربما يُتعرف على حقيقتها وقد تكون بالتأكيد سايكلوبس وعلى أي حـال فـإن الجـزء المفقـود مـن اللغـز والذي يعتبر الدليل المادي للاختفاء قد وجد أخيراً وهو يتمثل بالعاصفة التي أطلت يـوم 10 آذار 1918.



# كانون ثاني 1921

# كارول أ. ديرينغ

إن قصة كارول ديرينغ قد رويت بطرق متعددة بحيث أنه ليس من الحق أن ندعو أي منها بالأسطورة فيما عدا نص واحد والذي من الممكن إطلاق هذه التسمية عليه وهو كما يلي:

في فجر يوم بارد ضبابي من أيام كانون الثاني لسنة 1921 اكتشفت السفينة الشراعية ذات الخمسة صواري كارول أ . ديرينغ وهي جانحة بعنف عند دايموند شوالز وكل أشرعتها مرفوعة.. وكانت هناك وجبة طعام ما تزال على الموقد ولكن لم يكن من كائن حي على ظهر السفينة سوى قطتين ، و لم يعثر على الطاقم أبداً. وقد حدثت عدة حالات تقارب الاثنتا عشرة هذه السنة وقد اختفت جميعها في نفس المنطقة وقد حققت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية عن احتمال أن تكون تلك السفن قد تعرضت لعمليات قرصنة. أو أن هناك بعض المتعاطفين مع السوفييت الذين من الممكن أن يكونوا قد احتجزوهم.

وفي نهاية تحقيق طويل عن لغز السفينة كارول أ. ديرينغ صرح أحد المسؤولين الحكوميين. لقد بحثنا جيداً عن سفينة بلون المحيط من أجل رؤية الطاقم المختفي.

معظم النصوص تتوقف عند هذه النقطة ولكن بعضها يستمر بسرد الرواية كلها للسفينة كارول ديرينغ وحسبما يتوفر لهم من معلومات عن الحدث.

## فيرجينيان بايلوت - الثلاثاء 1 شباط 1921

السفينة كارول ديرينغ ذات الخمسة صواري قد جنحت عند دايموند شوالز ليلة الأحد وبناء على إشارة من إدارة حرس السواحل القريبة من المنطقة فقد شوهدت السفينة المهجورة اليوم وقد إنتقلت قوارب النجاة لمساعدة السفينة الجانحة..

وكان البحر الهائج يلطم السفينة بشدة مما جعل عملية مساعدة السفينة أمراً فائق الصعوبة. لقد وصلوا إلى مسافة 400 ياردة من السفينة الشراعية الجانحة. قريباً منها إلى درجة تسمح بملاحظة إذا ما كانت السفينة قد تركت بلا زوارق نجاة أو إذا ما كان يوجد على ظهرها من أحياء .

## فيرجينيان بايلوت - السبت 5 شباط 1921 :

لقد أصبح معروفاً منذ ليلة البارحة بأن السفينة الشراعية المهجورة والتي كانت أشرعتها ما تزال منصوبة هي السفينة كارول ديرينغ - وقد صعدوا على متن السفينة الشراعية الجانحة وبعد التفتيش ظهر لهم أنها غير قابلة للإنقاذ وان الشقوق بين الواحها الخشبية تهتكت وتوسعت بسبب تلاطم الأمواج المستمر أما مخزنها فهو قد أصبح هشاً ولا أمل في إصلاحه حيث لم يكترث البحر له بحركته الدائبة العاتية.

وعندما ابتدأت كارول ديرينغ رحلتها إلى أميركا الجنوبية في أيلول الفائت كانت بإمرة أحد مالكيها ألا وهو الكابتن ميريت أما المالك الآخر فكان يدعى جي جي ديرينغ والذي سمي المركب على اسم ابنه ولقد مرض بعدها الربان ميريت ببضعة أيام وأجبر على العودة .

إن الكابتن ورم ديل البالغ من العمر 66 عاماً رجل البحر المتمرس والذي تقاعد قبل ثلاث سنوات كان قد أرسل ليكون آمراً على السفينة. وقد قام بالرحلة بنجاح وعاد من جديد حتى وصل بمحاذاة دايموند شولز وذلك حسب المعلومات المعطاة عن السفينة والمكان الموجودة فيه. وذلك قبل أن تتعرض للمأساة.

كيف أمكن للسفينة أن تصبح مهجورة وأشرعتها ما تزال منصوبة ودون أن يظهر فيها عطل كبير وهذا ما وضعها في خانة الغموض، لم يسمع أي نداء من الكابتن ورم ديل ولا من أي فرد من طاقم سفينته.

وأول اقتراح وضع لتبرير هذا الحادث أن تكون السفينة قد تعرضت لحالة من التمرد أوقعتها في تلك الورطة. وحسمت بعد ذلك على أنه مجرد تخمين. أما الساحل الذي نكبت عنده السفينة فقد كان يسمى منذ فترة طويلة "مقبرة البحارة" وقد فكر البعض بأن عاصفة ملعونة هبت حينما وصلت السفينة ديرينغ إلى ذلك المكان وهو المكان الذي يعلم البحارة عنه تقليدياً بأنه خطر وهذا ما دفعهم إلى الارتباك حينما وجدوا أنفسهم عنده فحاولوا الوصول إلى الشاطىء بواسطة زوارق النجاة. والافتراض هو إما أن تكون زوارق النجاة قد قلبتها العاصفة الهوجاء حينما أخذوها للنجاة بأنفسهم أو ربما يكونوا قد أنقذوا بواسطة سفينة أخرى.

لم تظهر أي معلومات جديدة تتعلق بالسفينة المهجورة ولا حتى بطاقمها واختفت أخبارهم من الجرائد ثم عادت وظهرت بعد عدة أشهر على أساس أنها عنصر أساسي لخطة اكبر وذات تآمر عالمي.

**نيويورك تايمز 21 حزيران 1921**

طاقم سفينة أمريكية مفقودة ـ وما قد ظهر بأنه دليل استنتاجي وبأن رجال الطاقم قد أخذوا سجناء في سفينة أخرى وأخذوا بعد ذلك إلى منطقة مجهولة هذا إذا لم يغتالوا بعد.

هناك سفينة أمريكية ثانية قد تأخرت عن موعد وصولها وكذلك هناك سفينتين أخريين امريكيتين أيضاً غير معتبرين ضمن الظروف التي قادت إلى الاعتقاد بأن اختفائهما متصل بشكل أو بآخر باعتقال طاقم السفينة الأولى.

لقد تعهدت حكومة الولايات المتحدة بأن تحل هذه الألغاز البحرية. والتي هي برأي بعض الرسميين الحاليين أنها عائدة إما إلى طرق قديمة لأعمال القرصنة التي كانت تحدث على ساحل الأطلسي أو ربما تكون عمليات مصادرة البواخر هذه لمصلحة سوفييتية روسية.

لقد سلم رسميون بأنه ليس من السهل الاعتقاد بأن عمليات القرصنة ممكن أن تتم في / أو قرب المياه الإقليمية للولايات المتحدة الأمريكية في تلك الأيام والدليل على ذلك أن المشكلة تكمن في عدم القدرة على تهريب المشبوهين.

دائرة الحكومة ـ وزارة الخزانة وينوب عنها حرس السواحل ـ البحرية ـ وزارة التجارة ـ وزارة العدل. جميع هذه الإدارات تعمل على فرضية أن هناك حوادث غامضة ذات صلة ببعضها البعض.

ومنذ عدة أشهر وجدت السفينة ذات الخمسة صواري كارول ديرينغ من بورتلاند مهجورة عند دايموند شولز شمال كارولينا. وكل أشرعتها مرتفعة وجميع ضباطها وطاقمها أصبحوا مفقودين.

والأدلة تشير إلى أن السفينة قد تركت على عجل بدون سبب مقنع. وذلك لأن السفينة كانت في حالة جيدة مع كثير من الطعام.ومن الواضح أنها قد تركت والوجبة على وشك أن تقدم. أما زوارق السفينة الصغيرة فقد اختفت أيضاً. وبعد فترة وصلت زجاجة إلى الشاطىء، حيث وجدت السفينة ووجد بداخلها رسالة قرأت كما يلي:

"إن سفينة بترول ناقلة أو ربما غواصة قد حملتنا على ظهرها ووضعت أفراد الطاقم في خزانات حديدية. يرجى إبلاغ مركز الشركة الرئيسي في الحال".

إن مجموع طاقم السفينة مع ربانها يساوي اثنا عشر شخصاً ولم يعثر لأحد منهم على أثر أما الكتابة التي وصلت داخل الزجاجة فقد قورنت مع طريقة الكتابة الخاصة بمساعد الربان للسفينة المهجورة. وقد صرح خبراء الخطوط بأن الخط هو بلا شك لمساعد الربان وأن الرسالة قد بعثها هو.

إن السفينة البخارية والتي مصدرها بورتلاند هي أيضاً مختفية وأنها من المفروض أن تكون قد وصلت إلى دايموند شولز في الوقت الذي وصلت فيه السفينة ديرينغ إلى الشاطىء كما أن المسؤولين الرسميين يؤكدون بأنها ما تزال عائمة دون أن تمس بأذى.

وفي تقارير وزارة التجارة اليوم أن سفينتين بحاريتين أمريكيتين قد اختفتا تحت ظروف قادت المسؤولين للاعتقاد بأنهما لم تغرقا وقد اعترفوا صراحة بأنهم يشكون بأن السفن ضحية للقراصنة أو لمتعاطفين مع السوفييت. وأسماء هذه السفن لم تتأكد أبداً. وكان الرسميون دائماً في غاية الغموض بالنسبة لتفاصيل الاختفاء.

**نيويورك تايمز 22 حزيران 1921 (ص 1)**

إن أسماء السفن الثلاثة الأخرى التي اختفت عند الساحل الأطلسي للولايات المتحدة الأمريكية وفي ظروف غامضة قد أضيفت إلى لائحة وزارة التجارة اليوم. وبصرف النظر عن كون السفينة ديرينغ لها علاقة بموضوع الخطف المفترض للطاقم أم لا فإنه لم يتأكد جلياً بعد إذا ما كان موضوع خطف السفن الأمريكية هو عمل قراصنة أم لأناس متعاطفين مع الثورة البولشفية.

ولكن كون السفن قد اختفت تقريباً في نفس الوقت و لم تترك أي أثر يذكر فإن ذلك يعتبر أمراً مهماً.

فالسفن عادة ما تترك أثراً عندما تختفي عن الأنظار إما بالزوارق التابعة لها أو بالحطام المتبقي، أو بالجثث. ولكن يمكننا القول بأن هذه السفن المضافة اليوم إلى اللائحة لم تترك أي أثر من أي نوع كان.

هذا وإن مسؤولي وزارة التجارة ولأي سبب من الأسباب لم يستطيعوا أن يحددوا هوية السفينتين الأخريين وباختفائهما قد أثارتا شكوكاً حولهما.

هذا وقد أعطت حكومة الولايات المتحدة تعليماتها إلى قنصلياتها وموظفيها المعتمدين في جميع موانىء العالم للبحث عن طاقم ديرينغ المفقود والسفينة اللغز والتي يفترض بأنها أخذتهم سجناء لديها.

إن حكومة الولايات المتحدة تثير الشكوك حول سلوك الباخرة التي عبرت عند المنارة العائمة لإرشاد السفن مباشرة بعد مرور ديرينغ.

في 29 كانون الثاني 1921 مرت السفينة "كارول ديرينغ المنارة العائمة لإرشاد السفن" شمال كارولينا وفي يوم 31 كانون الثاني 1921 وجدت على حالتها تلك على

بعد بضعة أميال شمال تلك النقطة بحيث أن هناك كثيراً من الشبهات عن لعبة حمقاء قد حدثت.

وكان على متن السفينة رجل آخر غير الربان نادى على السفينة الشراعية وقد أوضح أن السفينة أضاعت المرساتان وطلب أن يعطى أصحاب السفينة علم بذلك. وبالرغم من ذلك فإن كارول ديرينغ ظهرت بحال جيدة. وبعد وقت قصير مرت باخرة والتي لم يتأكد من اسمها قد طلب منها أن تقف وتأخذ رسالة بطريقها ورغم المحاولات العديدة من قبل المسؤول عن المنارة العائمة لإرشاد السفن الأخرى فلم يتلقوا أي إجابة على نداءاتهم تلك.

**جريدة نيويورك تايمز 22 حزيران 1921**

السيناتور هيل من ماين هو أول من سأل عن التحقيقات بشأن اختفاء السفينة

هويت وطاقم السفينة ديرينغ قدم اليوم افتراضه بأنه كان تمرداً و لم يكن عملاً لقراصنة وهذا تحليل لألغاز البحر.

"وأنا أعتقد بأنه سوف يكون هناك حالة كاملة عن عملية تمرد سيكشف عنها لها علاقة بواحدة من تلك الحالات على الأقل". هذا ما قاله السيناتور هيل. هناك احتمال بأن يكون الطاقم المتمرد لأحد السفن قد سمح لطاقم آخر من سفينة أخرى لحاجته إلى الإبحار".

**جريدة نيويورك تايمز 22 حزيران 1921**

لقد كانت الشجاعة والإصرار ثم التحريات الفذة للسيدة دبليو بي ورم ويل زوجة ربان السفينة الشراعية كارول ديرينغ والتي تمخضت عن إثباتات وبراهين جمعت وكانت مقنعة للسلطات الرسمية وتفيد بأن السفينة ديرينغ قد غزيت بواسطة الشيوعيين أو القراصنة. وفي مواجهة الشكوك وفي وقت من اوقات الاستهزاء فقد حصلت زوجة البحار القادم من نيو انغلند على عينة من كتابات أفراد طاقم السفينة ديرينغ وأقنعت نفسها بأن الرسالة التي وصلت داخل قارورة كانت بخط يد المهندس هنري ياتيس.

ولتأكيد أقوالها فقد جمعت عينات من كتاباته الشخصية وقدمتهـا مـع الرسـالة الواصلة داخل القارورة إلى ثلاثة من خبراء الخطوط والذين أقـروا جميعـاً بأنهـا جميعهـا لشخص واحد.

هذا وقد صرحت السيد ورم ويل الليلة أن ياتيس برأيها كان أذكـى رجـل في الطاقم، وزوجها قد كتب الرسالة داخل غرفة المحرك الخاص به حيث كان يملك الورقـة والزجاجة.

إن دائرة الشرطة التابعـة لنيويـورك قـد كشـفت في 28 حزيـران أنـه قبـل سـنة كشفت أن اتحاد عمال الروس في الولايات المتحدة وكندا قـد خططـوا لتوظيـف أنـاس على البواخر وعمل تمرد إذا أمكن والإبحار بالسفن إلى الموانيء السوفيتية. وقد أعلـن في تلك الأثناء عن مشاكل متعددة حصلت على السفن بسبب طواقمها وأن السفينة ويليام اوبراين التي كانت ستعود إلى الميناء بسبب طاقمها المشاغب قد أبحرت في اليـوم الثـاني واختفت بعد ذلك عن الوجود.

ورغم الإطلاعات المتعددة للوزارات المختلفة ودائرة البوليس في مدينة نيويورك وكذلك زوجة الربان وكابتن ورم ويـل فـإن نظريـة القرصنـة بـدأت تواجـه انتقـادات، وأكثر الاعتراضات أتت من وزارة أخرى في الولايات المتحدة الأمريكية.

**جريدة نيويورك تايمز 24 حزيران 1921**

إن مكتب الأرصاد الجوية قد تقدم الليلة بفرضية عن أن مجموعة السـفن والـتي تزيد عن اثنتي عشرة سفينة والـتي أعلـن عـن اختفائهـا بشـكل غـامض في شمـال المحيـط الأطلسي ربما تكون قد اختفت بسبب العواصف غير العادية التي اجتاحت بشدة المناطق المعلن عنها في الأسابيع الأولى لشهر شباط 1921.

وتشير السجلات إلى أن العاصفة المصحوبة برياح تصـل سـرعتها إلى 90 ميـلاً تقريباً في الساعة قد اجتاحت مضائق شمال الأطلسي في 6 شباط معطية قطاعاً يبلغ طوله 1000 ميل تقريباً وهذه العاصفـة استمرت لمـدة ثلاثـة أيام ومـرة أخـرى في 15 شـباط اجتاحت العاصفة فجأة وسط المحيط الأطلسي واستمرت 72 ساعة.

إن حادثة السفينة الشراعية كارول ديرينغ يمكن أن يتوضح بالفرضية التي تقول بأن الركاب قد تركوا السفينة بزوارق النجاة وضاعوا في المحيط .

هناك مجموعة من السفن مرت خلال عواصف شباط المذكورة ثم وصلت إلى الميناء فقط بعد أن استطاعت إصلاح الأعطال.

إن شركات التأمين اقترحت فرضية جديدة. بالرغم من أن عمال البواخر في حالة ركود وأصحاب السفن يعانون خسائر فادحة ولكن كثيراً منهم بقي مؤمناً وبأسعار خيالية شكلية. وخبراء التأمين يطلقون على هذه الحالة (مخاطرة نفسية) ومنذ ذلك الوقت ابتدأت حوادث الغرق تزداد باستمرار.

محرر في شركة التأمين لويدز سخر من موضوع رسالة القارورة حيث قال إن التجارب أثبتت على مر السنين أن هذه الرسائل الخطية لا تعدو أن تكون رسائل عابثة. وناطق آخر باسم لويدز صرح أيضاً بأن الطقس في المنطقة كان عاصفاً جداً تلك الفترة. كما أن القراصنة لم يكونوا بحاجة إلى زوارق النجاة التي كانت تفتقدها السفينة كارول ديرينغ. واقترحت لويدز مرة أخرى أن طاقم ديرينغ بعد أن هجروا سفينتهم التقطتهم الباخرة هيويت والتي غرقت بكل من كان على متنها. وعندما نضع في اعتبارنا الطقس الرديء الذي هيمن على الأطلسي فإن عدد السفن المختفية يعتبر قليلاً نسبياً.

وبالوصول إلى شهر تموز نلاحظ أن شائعة حمى القرصنة كما كانت تسمى قد ابتدأت بالتلاشي وأبسط فرضية لمكتب الأحوال الجوية انتشرت، إن آخر نفخة من العاصفة انتهت في اللحظة التي أعلن فيها أن رسالة القارورة مزيفة.

إن غراي الرجل الذي اكتشف القارورة اعترف بأن ارسالة الواصلة داخل القارورة والتي أحدثت كل ذلك الاضطراب والهياج لم تأت من السفينة ديرينغ ولكن من أحد الصيادين على ساحل كارولينا الشمالي.

ولأن مسألة الغموض والجدل الذي رافق هذه المسألة قد انتهى من العالم وأولئك الذين يلاحقون قصة كارول ديرينغ نقول بأنها ما تزال بعيدة المنال وأننا ما نزال في بداية مرحلة التشويق.

لقد علمنا أن الربان وارم ويل قد أسرّ لأحد أصدقائه أن مساعد الربان الأول والمساعد الثاني لم يكونا على المستوى المطلوب وأن الطاقم كان كثير السكر وغير محكوم من أحد. وأثناء رحلة العودة ألقي القبض على مساعد الربان وحبس في بربادوس ولكن الربان عمل ما بوسعه لإطلاق سراحه في الوقت المناسب للعودة إلى البلاد.

وفي يوم السبت 29 كانون الثاني لوحظت السفينة الشراعية عند المنارة التحذيرية العائمة شمال كارولينا وقد احتشد على منصة الكابتن فوق السفينة كل الطاقم والضباط وصاح بحار أحمر الشعر وذو لكنة أجنبية على طاقم المنارة التحذيرية العائمة في وسط البحر أن كلا المرساتين للسفينة قد فقدتا في الإعصار الأخير وأنهم يريدون أن يبلغوا السلطات على الشاطيء ولكن جهاز اللاسلكي في المنارة كان معطلاً وعندما حاول الرجال تمرير الرسالة مع سفينة أخرى حيث مرت باخرة وحاولوا نداءها ولكن دون جدوى. وهذه الباخرة الغامضة حيث أنها كانت معروفة الهوية، مما جعل الأسئلة تحوم حولها. و لم يصرح أحد ما نوع تلك السفينة، ولماذا تجاهلت إشارات عديدة لها من طاقم المنارة التحذيرية العائمة. البعض اعتقد أنها ربما تكون سفينة قراصنة أو سفينة تهريب، والبعض أوضح أنها ربما تكون السفينة هيويت. بعض الكتابات أوضحت بأن اسم السفينة لم يكن ظاهراً لأن جانبها كان مغطى بقطعة كبيرة من القماش.

بعد هذه الحادثة بيومين فقط وجدت السفينة ديرينغ مهجورة حوالي 50 ميلاً إلى الشمال وقد أُخذت زوارق النجاة. ولكن الأشرعة ما تزال مرفوعة ووجبة طعام ما تزال فوق الموقد وكانت هناك قطتان على ظهر السفينة.

كان معظم الأغراض والملابس مفقودة وكذلك صندوق الربان الكبير وحقيبة السفر وحقيبة مطرزة بالكنفا، ولو كان الربان فعلاً قد ترك الباخرة على عجل ، فإنه ما كان ليأخذ كل هذه الأحمال الثقيلة.

لقد وجدت أيضاً خريطة ملاحية على الطاولة وقد تبين عليها ملاحظات الربان ورم ويل والتي ظهر عليها ملاحظات خاصة وبعدها تتغير طريقة الكتابة. وقد عثر على مجموعة من الأحذية المطاطية مما يدل على أن أشخاصاً آخرين كانوا هناك كما أن شخصاً آخر كان ينام في الغرفة الملحقة بمقصورة الكابتن.

لقد كانت هناك أسئلة عديدة باقية تطرح نفسها وتتعلق بلغز السفينة الشبح المسماة دايموند شولز.

هل كان أفراد الطاقم متورطين في عملية تمرد أو جريمة ما؟ وهل كانوا غير منضبطين وسكيرين؟ أم هل نمت هذه القصص وترعرعت على واقع بعض الأحداث العرضية التي حصلت مصادفة؟ ولماذا كان الطاقم واقفاً عند منصة القيادة؟ وهذا مكان غريب ليتجمهروا حوله؟ ولماذا يحاول رجل آخر غير الربان أن يرسل رسالة عبر المنارة العائمة؟ وهل كان هذا الرجل على السفينة أصلاً؟ ولماذا لم يتكلم طاقم السفينة عن الربان إذا كان مريضاً أو قد ذهب؟ وإذا كان بصحة جيدة؟ ولماذا لم يكن هناك؟ ولماذا كان هناك رجل آخر يسجل فوق الخريطة الملاحية في غرفة الربان؟

بالرغم من وضوح زيف الرسالة الواصلة داخل القارورة فهل يكون القراصنة أو المهربون مسؤولين عن اختفاء طاقم السفينة. هل إن مسؤولين في الحكومة يريدون أن يتجنبوا مشاكل دولية مما أجبر غراي على أن يقبل بخدعة مزيفة.

هل إن السفينة اللغز الغامض هي "هيويت". وهل التقت الباخرة مع السفينة الشراعية في مكان ما بين المنارة العائمة ودايموند شولز؟ هل حصل تواطؤ بين الطاقمين؟ هل نقل الربان المريض ورم ويل إلى سفينة أخرى؟ والتي غرقت بعد ذلك؟

ما الذي حل بكارول ديرينغ في الوقت ما بين المنارة العائمة والمكان الذي وجدت فيه مهجورة وجانحة وبعد عدة أيام؟ هل إنها حدثت كما يستنتج حرس السواحل من أن الربان والطاقم قد تركوا السفينة التي اعتقدوا بأنها هالكة وضاعوا في البحر مع قوارب النجاة؟

إن قصة كارول ديرينغ هي قصة فريدة في تاريخ الملاحة البحرية، وسوف نكون واقعيين أن نقول بأننا كلما تعمقنا بهذه القصة كلما زادت غموضاً وسرية.

أما بالنسبة للسفينة الشراعية نفسها. فإنه قد أعلن انها ليست حالة تهديد بقصد التعويض الملاحي ، وقد فجرت بعد عدة أسابيع من جنوحها أما الجانب المصطدم الجانح، فلم يعد يظهر أبداً. ولكن قوس السفينة قد وجد على جزيرة اكراكوك بعد أن جرفته الأمواج في الصيف التالي وبقيت هناك حتى 1955. وعندما أعاده الإعصار "أيون" إلى البحر وهو الإعصار الذي لعب دوراً مهماً في أسطورة مثلث برمودا والبقايا الباقية من السفينة جرفت إلى الشاطيء وقد شوهدت قطع منها في عدة محلات من هاتيرس. كقطع مهمة للجذب السياحي. أما الجرس والمصابيح الخاصة بالسفينة فقد أعيدت إلى مدينة بات في ولاية ماين. والذين احتفظ بهم هناك من قبل أشهر مواطن في تلك المدينة السيد كارول أ.ديرينغ.



## نيســان 1925

# رايفوكو مارو

"إنـه يشبه الخنجر، احضروا بسرعة" هـو الصوت المرعوب يندفع خـلال الأجهـزة اللاسلكية "أرجوكم، احضروا إننا لـن ننجو حتماً". وبعـد ذلـك انتهـت الأصوات وتلاشت من إرسال السفينة رايفوكو مارو وصمتت كصمت البحر. كـانت هناك سفن أخرى في مثلث برمودا وقد استغربت أن ترسل سفينة نداءاً بهذا الشـكل في يوم هادىء و لم يسمع بعد ذلك أي صـوت أو يرى أي شـيء مـن تلـك السـفينة منـذ صباح ذلك اليوم من شهر نيسان 1925.

**قاموس الكوارث البحرية خلال عصر البواخر**

لقد أبحرت السفينة البخارية اليابانية رايفوكو مارو مـن بوسـطن في 18 نيسـان 1925 إلى هامبورغ وعلى متنها حمولة من القمح. وبعد إبحارها بقليل من الميناء واجهها طقس عاصف وعند إطلال صباح يوم 19 نيسان كانت المأساة حيث أرسلت السفينة نداء الاستغاثة، وقد تلقته السفينة هومـيريك التابعـة لخطـوط وايـت سـتار 34,356 طـن بقيادة الربان روبرتس على بعد 70 ميلاً. وقد التقط نداء آخر بأن جميع زوارق النجـاة في السفينة قـد هشـمت وكـان آخـر نـداء بلغـة انجليزيـة ضعيفـة. "الآن الخطـر شـديد، احضروا بسرعة". وقد وصل هذا النداء إلى هوميريك قبل لحظات من رؤيـة هومـيريك للحطام وقد اتجهت هوميريك بسرعة 20 عقدة في الساعة إلى النقطة المحددة بـين أمـواج

عالية إلى نقطة خط العرض 41,43 درجة شمالاً 61,39 غرباً (على بعد 400 ميلاً من مدينة بوسطن و 700 ميلاً شمال برمودا) وذلك للحاق برايفوكو مارو بلائحة قدرها 30 درجة وبصعوبة شديدة. وعند اقترابها من النقطة المحددة وقفت على أمل الحصول على بعض الناجين، ولكن أحداً لم ينجو في بحر هائج كهذا وجميع البحارة الثمانية والأربعون قد غرقوا.



# كانون أول 1925

## كوتوباكسي

لقد اختفت سفينة الشحن كوتوباكسي سنة 1925 في رحلة من شارلستون إلى هافانا. ومع أن كوتوباكسي قد ذكرت مراراً في أسطورة مثلث برمودا، فلم يعط عنها أي معلومات غير مببارها والسنة التي اختفت فيها.

### وتقرير لويدز الأسبوعي للحوادث 11 كانون أول 1925

السفينة المتأخرة عن موعدها كوتوباكسي ـ جاكسون فيل 1 كانون أول 1925 الباخرة كوتوباكسي والتي أبحرت من شارلستون يوم 29 تشرين الثاني إلى هافانا تحمل فحماً حجرياً قد وصل تقرير منها بأن الجزء السفلي فيها مملوء بالماء ـ وبأنها في وضع سيء. ولكنها لم ترسل نداء استغاثة .

### تقرير لويدز عن حطام مسترجع 1925 - 1926

كوتوباكسي 2351 طن بكامل حمولتها ومسجلة في الولايات المتحدة. فولاذ ـ لولب مبحرة من تشارلستون إلى هافانا المحملة بالفحم الحجري أبحرت بتاريخ 29 كانون الأول 1925 من تشارلستون وصلت منها مخابرة لاسلكية في 1 كانون الثاني و لم يسمع عنها بعد ذلك أي شيء.

التواريخ الواردة من شركة لويدز تزودنا بمفتاح للدخول إلى أعماق مشاكل السفينة.

## نيويورك تايمز 2 كانون الثاني 1925

جاكسون فيل أف ـ أل ـ إيه 1 كانون الثاني (إيه ـ بي) بينما الساحل الغربي لفلوريدا في قبضة العاصفة التي انحسرت قليلاً هذا المساء أما على الساحل الشرقي فإن العاصفة قد هدأت وإن أعمال إصلاح الأعطال قد بدأت.

ولقد شلت العاصفة الملاحة البحرية في المنطقة الاستوائية. ولكن سفينة واحدة فقط قد أرسلت نداء للمساعدة. إن الباخرة "مانسون ستمر ريد بيرد" قد اتجهت إلى هافانا وقد واجهت مصاعب في أعالي البحار. وقد ألقت مرساتها بانتظار فرصه للدخول إلى ميناء ميامي.

هذا وقد جرفت إلى البحر ثلاث طائرات في ساحل دايتون ولكن لم يتأذ أحد في هذه الكارثة هذا وقد وصفت العاصفة بواسطة ملاحظي مكتب الأحوال الجوية بأنها ظاهرة.

وفي اليوم التالي للإعصار الذي تسبب بكثر من الدمار على طول الساحل الجنوبي للأطلسي قد زحف إلى نيويورك بسرعة وصلت حينها إلى 65 ميلاً في الساعة.

ومع أن الكوتوباكسي لم تذكر في أخبار الجرائد فإنها كانت في منطقة الإعصار والذي أجبر كثيراً من السفن على البحث عن ملجأ. والذي سبب كثيراً من الدمار للموانيء والمدن.

# آذار 1926

## صـادوفكو

إن باخرة الشحن صادوفكو قد أبحرت جنوب نيوجيرسي، واختفت في مثلـث برمودا وبعد بحث طويل، فقد أعلــن مسـؤول عـن شـركة السـفينة المذكـورة بأنهـا قـد ابتلعت بواسطة الوحش العظيم في أعماق البحر.

ومثل سفينة كاتوباكسي فإن صادوفكو غالبـاً مـا ذكـرت في أسـطورة مثلـث برمودا ولكن نادراً ما أعطيت معلومات عنها.

### جريدة نيويورك تايمز 8 نيسان 1926

إن مؤسسة الملاحة للنقل في ميناء نيوآرك (نيوجيرسي) أعلنـت أمـس أنهـا قـد طلبت من البحرية الأمريكية البحث عـن سـفينة الشـحن صـادوفكو. هـذا وقـد خشـي المسؤولون عن شركة الباخرة على سلامة الباخرة.

وكانت صادوفكو قد أبحرت من ميناء نيو آرك باتجاه لوس انجلوس في 13 آذار وقد كان على متنها تسعة وعشرون فرداً والذين يشكلون طاقم السفينة. وشحنة مختلطة من 4000 طن بما فيها شحنة كبيرة من الأنابيب الفولاذية. وقد كانت جاهزة عنـد قنـاة بنما في 22 أو 23 آذار، ولكن منذ إبحارها لم يسمع عن أخبارها شيء.

إن صادوفكو قد كانت مبحرة بمحاذاة السـاحل في الوقـت الـذي كـانت فيـه العاصفة تجتاح الساحل.

ورغم البحث الطويل لمدة شهر، فإنه لم يظهر أي أثر للسفينة صادوفكو أبداً وأما الربان المسؤول عن كونارد لاند اكوتيانيا التي كانت تقترب من نيويورك بينما صادوفكو كانت تغادر. قد أعطى معلومات عن أن الرحلة كانت تتم في أسوأ "ظروف بحرية رأيتها في حياتي" وإن الأعاصير الاستوائية قد أعاقت السفينة أثناء إبحارها .

## تشرين أول 1931

## ستافنغر

في تشرين أول 1931 اختفت السفينة النروجية ستافنغر وعلى متنها ثلاثة وأربعون شخصاً بالقرب من جزيرة كات ، إحدى جزر البهامس.

إن اختفاء سفينة مع ثلاثة وأربعين من الرجال على متنها أمر لا يمكن أن يمر دون أن يلفت الانتباه. ومع هذا فإن أفضل مصادر المعلومات الخاصة بالبواخر لم تستطع أن تحدد هذا الاختفاء.

لم تظهر في صحيفة "نيويورك تايمز" ولا "لندن تايمز" ولا "هوكينغ ديكشينري" ولا في قاموس "الكوارث والبحر"، ولا شركة "لويد" أي معلومات عن ستافنغر ولا حتى "نساو غارديان" ذكرت أي شيء عنها على الإطلاق.

وفي رد على استفسارات صادرة عني فإن متحف اوسلو للملاحة البحرية النروجية كتب التالي:

" بخصوص اختفاء السفينة النروجية المسماة ستافنغر فإنه لا أثر وجد لدينا رسمياً عن سفينة نروجية تدعى ستافنغر وضاعت سنة 1931.

ولقد بحثنا أيضاً في اللوائح الأسبوعية لحركة الملاحة للبواخر النروجية في شهري تشرين الأول وتشرين الثاني لسنة 1931، ولكن بدون أي نتيجة تذكر عن سفينة تسمى ستافنغر أو مسجلة لدى الدوائر النروجية لسنة 1931... لا يوجد... ولا

حتى اللوائح سنة 1932 أو سنة 1933. ومن الواضح أن هناك خطأ ما في مكـان مـا أمـا لجهة الإسم أو لجهة السنة".

وكذلك أجاب المدير العام للبواخر والملاحة البحرية النروجية:

" نأسف لعدم قدرتنا على إيجاد الباخرة بالإسـم المطلـوب. ولكـن هنـاك اسـم واحد شبيه بالإسم المطلوب وهو أس ـ أس ـ سـتافنغر مـع الحـروف إل. دي. تـي. ان. والتي كانت مسجلة في سنة 1925. وحيث أن تلك السفينة قد تحطمت كلياً سنة 1957 فإنه لا يمكن أن تكون نفس السفينة المعنية.

لقد كانت هناك عدة مشاكل مناخية في جزر البهامس في ذلك الوقـت. وقـد ذكرت جريدة نساو غارديان في 14 تشـرين الأول مـا يلـي: "إن الاضطرابـات المناخيـة على مساحة صغيرة وقوة معتدلـة. تتواجـد علـى بعـد 100 ميـل إلى الشـرق أو الشـرق الجنوبي لنساو... ومصحوبة برياح قوية وتبلغ سرعتها 40 ميـلاً في السـاعة". هـذا وإن جزيرة كات هي التي تقع على بعد 125 ميلاً شرق بجنوب شرق من نساو.

في 21 تشرين أول كتبت الغارديان . هناك رياح ترتفـع بوضـوح والـتي تحـرك إعصاراً وربما تكون السفينة ستافنغر قـد واجهـت مشـاكل خـلال تلـك الاضطرابـات المناخية وقد وصلت تقارير غير متكاملـة أو أبحـاث غـير تامـة أدت ببعـض الكتّـاب إلى ترجيح بأن تكون تلك السفينة قد تعرضت للغرق.

ولا يبدو أن هناك سفينة باسم ستافنغر قد غرقت خلال أوائل الثلاثينات.

# نيسان 1932

# جون وماري

وفي نيسـان 1932 عـثرت السـفينة الشـراعية امـبريكوس علـى السـفينة ذات الصـاريين جـون ومـاري والمسـجلة في نيويـورك مهجـورة علـى بعـد خمسـين ميـلاً إلى الجنوب من برمودا.

## السجل الملاحي لمدينة نيويورك 9 آذار 1932

السفينة جون وماري الشراعية (سفينة صيد) السفينة التابعة لشركة "تايد ووتر اسوسيتد" والتي أبحرت من نيويورك في 6 آذار متجهة إلى لاس بـدراس (فـنزويلا) وقـد حملت طاقم السفينة جون وماري المسجلة في نيويورك خط عرض 58 - 38 شمال، وخط الطول50 - 69 غرب.

## السجل الملاحي لمدينة نيويورك 27 نيسان 1932

جون وماري ـ نيويورك 19 نيسان الباخرة "ويسـت كويتشـه" والـتي أرسـلت تقريراً باللاسلكي أنه في يوم 16 نيسان بينما كانت على خـط العـرض 29 - 31 وخـط الطول 29 - 63 قد وقفت بمحاذاة السفينة ذات الصاريين والمسـجلة في نيويـورك. والـتي وجدت مهجورة بتاريخ 8 آذار. وقد وجد الغلاف الخارجي للسفينة بحالة جيدة.ولكـن محرك السفينة وجد محطماً بفعل الانفجار.

إن انفجاراً في المحرك أو في غرفة المحرك قد تسبب في هجر السفينة وهــي علـى بعد 600 ميلاً إلى الشمال الغربي لبرمودا و 270 ميلاً إلى الشرق من ـ كـاب مـاي ــ في نيوجيرسي

وبعد تسعة وثلاثين يومـاً شوهدت من قبل السفينــة ويست كويشيـه وقد جُرفت إلى نقطة

تقارب 100 ميلاً إلى الجنوب الشرقي من برمودا وهـذا مثـل مـن الأمثلـة الـذي يوضـح كيفية جرف حطام السفن من مناطق أخرى باتجاه مثلث برمودا.

لم أكن قادراً على معرفة المعلومات الخاصة باكتشاف جـون ومـاري بواسـطة امبيركوس والذي حصل على بعد خمسين ميلاً إلى الجنوب من برمودا.

ومع أنه مدون في سجل الملاحة البحرية فيبدو أن الباخرة ويست كويشيه، قد سحبت الحطام إلى مينــاء مـا للإصـلاح. وبالنسـبة للسـفن التجاريـة للولايـات المتحـدة الأمريكية فإن السفينة جون وماري قد غرقت بالقرب مــن كـاب مـاي في 9 تمـوز مـن نفس السنة فإنّ الأشخاص الستة الذين كانوا على متنها قد أنقذوا جميعاً.



## آب 1935

## لادهامـــا

إن شبح السفينة الذي لازم البحر بالقرب من برمودا سنة 1935 هـذا الشـبح يدعى لادهاما وقد بدت صواريها متدلية على ظهرها وكوات المنـاور محطمـة. وكـانت ساكنة فوق الأمواج الهادئة عندما كان رجال السفينة "ازتـك" علـى متنهـا لتفحصهـا. وقد لوحظ أنه لم يكن أي مبرر لتركها وهجرها وذلك حيث يوجد كميات كبيرة مـن الطعام والماء على متنها، وكـان كـلا زورقـي النجـاة علـى حالهمـا لم يمسـا. وبمصـادرة كتاب يوميات ربان السفينة عاد طاقم ازتـك إلى سـفينتهم وأبحـروا بعدهـا إلى انكلـترا. وهناك أعادوا تقييم سر السفينة المهجورة لادهاما. ولقـد ذهلـوا إذ تفـاجئوا بعلمهـم أن سـفينة إيطاليـة اسمهـا ريكـس قـد أنقـذت الطـاقم العـائد للسـفينة لادهامـا وذلـك قبـل اكتشاف ازتك للسفينة لادهاما بعدة أيام والجميع من فوق السـفينة ريكـس يشـاهدون لادهاما وهي تغرق في البحر. إنها السفينة.الشبح الـتي التقـت بهـا السـفينة ازتـك وقـد انبثقت من القبر المائي.

### جريدة النيويورك تايمز 28 آب 1935

إن إنقاذ طاقم من الرجال الأحياء من سفينة شراعية هي اليخـت لادهامـا مـن فيلادلفيا بواسطة سفينة الشـحن الإيطاليـة ريكـس قـد اسـتمع إليهـا مـن خـلال تقريـر باللاسلكي من الربان البرتو اوتينو.

ظهر اليوم عند خط عرض 37,57 شمالاً مع خط الطول 51,55 غرباً التقينا باليخت الأمريكي لادهاما من فيلادلفيا: 16 طناً. المالك ويلش. نداء حزين من قبل الطاقم ذو الركاب الخمسة من على اليخت أرسل لاسلكياً. الطاقم أنقذ ، أما اليخت فقد ترك يغرق وذلك لأن الماء كان يتسرب إلى داخله (وهي موجودة في ملاحظة أوتينو).

الموقع حدد تقريباً عند 1037 ميلاً إلى الجنوب الشرقي من منارة قناة امبروز العائمة وعلى المسار الأساسي للبواخر القادمة من نيويورك إلى البحر المتوسط.

## جريدة النيويورك تايمز 30 آب 1935

خمسة ركاب من الذين أنقذوا من على ظهر السفينة الشراعية التي غرقت يوم الثلاثاء قد وصلت إلى نيويورك أمس على متن سفينة الشحن الإيطالية ريكس وهي التي قامت بعملية الإنقاذ.

كل الرجال الخمسة كانوا بصحة جيدة و لم يتأثروا بالأيام الخمسة العاصفة والتي مزقت تدريجياً السفينة ذات الستة عشر طناً إلى قطع صغيرة وقد فاضت من فوق السفينة ومنعت الرجال من النوم أو الأكل إلا بعض الفواكه المعلبة أو الأطعمة الباردة. والرجال هم "ألبرت آر. ويلش، رياضي من فيلادلفيا وصاحب لادهاما والربان "لارسن أم. لارسن" الرئيس وثلاثة بحارة آخرين.

وعندما لمحت ريكس الإشارات المحبطة ترسل بتقطع وذلك من قبل ظهر يوم الثلاثاء حيث كان البحر هادئاً واليخت لم يكن في خطر عاجل. ومع أن الربان لارسن قال بأنه لن يتحمل نفحة أخرى وينتهي. ولو لم تأت سفينة الشحن ريكس فإن اليخت كان سيغرق في خلال اليومين التاليين، والرجال الخمسة قد أصابهم الإعياء بسبب إدارة المضخات يدوياً وباستمرار وعدم كفاية الغذاء والذي من المفروض أن يكون في زورق تجديف صغير.

وفي 18 آب ابتعدوا عن برمودا وسعدوا بأيام هادئة من الإبحار الجيد ثم ومن بعدها واجهوا عاصفة هوجاء من الجنوب الغربي فمزقت الشراع الأمامي، والصاريين

الأماميين قد تلاشيا، وأصبحت السفينة بدون قوة وذلك حيث أن محركها الإضافي أصبح عاجزاً كلياً وبدأ الماء يتسرب بسرعة خلال الأيام الأربعة التالية.

والمراقبة المطلة على مشهد رؤية ريكس للسفينة لادهاما وقبل أن يشعر الرجال الذين أصابهم الإرهاق بأن سفينة إنقاذ قد وصلت. لقد وصل ثمانية عشر بحاراً من طاقم ريكس في زورق إنقاذ إلى اليخت فحملوا رجال الطاقم وأمتعتهم الشخصية بالإضافة إلى كل ما استطاعوا حمله من المعدات الملاحية اللازمة وقد استمرت عملية الإنقاذ 50 دقيقة فقط.

## جريدة التايمز اللندنية في 10 أيلول 1935

### عملية إنقاذ في الأطلسي

### الحل للغز اليخت المهجور

بينما كان الربان والضابط المسؤول عن الباخرة أزتك التابعة لشركة "ايلدر آند فايفه شب" كانا يقصان أمس عند مدينة "أفون ماوث" رواية اكتشاف اليخت التي حدثت بواسطتهما في المحيط الأطلسي. والمعلومات وصلت إلى لندن بأن مالك اليخت وخمسة من طاقمه قد أنقذوا في 27 آب بواسطة سفينة شحن تدعى ريكس.

أما في أيلول فقد اكتشف يخت بواسطة السفينة ازتك على بعد 700 ميلاً إلى الشمال الشرقي لبرمودا وكان قد وطئها بحارة من ازتك وقد وجدوا أن صاريين من صواريها متدليان على متنها، وأن كواتها محطمة. وقد كان هناك كمية كبيرة من الماء والغذاء وكان زورقاها الإثنان في مكانهما وفي حالة جيدة. ولم يعرف متى وكيف ترك الطاقم السفينة. الربان كاردن اهتم لكتاب اليوميات التابع لليخت وآخر تاريخ لدخول اليخت كان يوم 23 مكتوب فيه ما يلي: الرياح جنوبية وشرقية تدفع الشراع كاملاً، مررنا بباخرة بريطانية تدعى تيرلاند كاسيل في اليوم السابق سجل تمزق للشراع الأمامي.

لقد اكتشفت السفينة ريكس اليخت حوالي 875 ميلاً إلى الشمال الشرقي لبرمودا وقد عثرت عليها السفينة أزتك بعد خمسة أيام على بعد 700 ميلاً إلى الشمال

الشرقي لبرمودا. لا الموقع يمكن اعتباره جزءاً من مثلث برمودا ولا حتى في مكان قريب إليه.

إن المسافرين على ريكس لم يشاهدوا اليخت يغرق ولكنهم تركوه في حالة تقترب من الغرق وفي بحر هادىء. وقد قال الربان بأن المركب لن يعوم أكثر من يومين ولكن الماء بقي حيث بقي على الأقل خمسة أيام. حيث اكتشف بواسطة ازتك. وتبين إنه لم يكن مركباً عاد إلى الحياة من جديد ولكنه على الأرجح كان مهجوراً وعلى وشك الغرق.



# شباط 1940

# غلوريا كوليتا

السفينة غلوريا كوليتا من سانت فنسنت ومن جزر الأنديز الغربية البريطانية قد وجدت مهجورة وبشكل غامض على بعد 200 ميلاً من جنوب جزيرة موبيل في خليج المكسيك ولم يظهر أن هناك سبب مبرر لإخلائها وهجرها، وذلك حيث أن البحر كان هادئاً وكل الأمور كانت طبيعية.

## جريدة تايمز بيكايون - (نيو أورليانز) الإثنين 5 شباط 1940

لقد اكتشف مركب شراعي بطول 125 قدماً يطفو متعثراً على غير هدى ومن غير أن يقوده بشر في خليج المكسيك وبظروف غامضة وغير مفهومة ولقد سحب مسافة 150 ميلاً إلى الجنوب من موبيل الباما يوم الأحد الفائت بواسطة طراد تابع لحرس السواحل كارتيغان.

ولقد صرح حرس السواحل أن المركب الشراعي وهو من سانت فانسنت من جزر الأنديز الغربية البريطانية وكان قد أبحر من موبيل في 21 كانون الثاني وعلى متنه كمية من الأخشاب والمرسلة إلى غونتانامو في كوبا.

والذي حدث لهذا المركب وطاقمه منذ ذلك الوقت أنه بقي لغزاً منذ أن وصله الطراد كارتيغان الساعة التاسعة و 45 دقيقة صباح يوم الأحد وكان أُعلن عن وجود المركب مهجوراً لأول مرة يوم السبت عصراً بواسطة ناقلة عابرة.

وكان الطراد كارتيغان قد أعلن أن الشراع الأمامي للمركب غلوريا كولتيا ما زال مشرعاً ولكنه ممزق أما بقية الأشرعة فقد كانت نازلة وكان ظهر السفينة عبارة عن كومة من الحطام وكان مقود التحكم لا يعمل.

وقال حرس السواحل أنه من الممكن أن يكون هذا المركب قد تحطم بواسطة العاصفة ولكنهم لم يزيدوا على ذلك أي معلومات عن اختفاء الطاقم.

## تايمز بيكايون - الثلاثاء 6 شباط 1940

لقد فتشت الطائرات والسفن التابعة لحرس السواحل مساحة كبيرة خلال اليوم عن طاقم المركب المثقل بالماء واللغز المسمى غلوريا كولتيا . ولكن المياه الزرقال لخليج المكسيك ليلة الاثنين كانت ما تزال تحجب مصير الرجال التسعة.

وبينما كان حرس السواحل يسحبون المركب غلوريا كولتيا إلى موبيل وجدوا زورقاً صغيراً مقلوباً على ظهره في خليج المكسيك ، ولكن لم يتأكدوا ما إذا كان هذا الزورق يعود إلى غلوريا كولتيا ذات المصير الأليم وذلك إنه لم تكن تبدو عليه أي إشارة لها علاقة بالمركب.

وبمساعدة الطائرات التابعة لقاعدة بايلوكسي والتي تطير طول النهار فوق المنطقة المعنية وثلاث سفن هي تريتون وتامبا وبوتويل والتي تطوف البحار، وأمل حرس السواحل في أن يتوصلوا إلى اكتشاف أشخاص ما زالوا على قيد الحياة ربما يكونون في زوارق ضلت طريقها أو على حطام كبير يتعلقون به للنجاة بأنفسهم.

إن الصواري وحبال الأشرعة في النزاع الأخير ، بينما ظهر المركب تتلاطم فوقه أمواج المحيط. إن المركب غلوريا كوليتا قد شوهدت بواسطة ناقلة مارة يوم السبت عصراً، و لم يكن أحد على ظهرها، وزورق النجاة غير موجود. وقد أبرق الرئيس باتسوان سفن هالفورس المسؤول عن الطراد كارتيغان: "ومن خلال المظهر العام للمركب فإن سطح الشحن حيث يوجد أخشاب قد تزحزحت وتشققت الأشرعة والصواري، لقد أخذت هذه السفينة عقابها الشديد".

## جريدة تايمز بيكايون - الثلاثاء 7 شباط 1940

إن المركب غلوريا كوليتا المضطرب والهائم على وجهه في البحر دون قيادة، قد وجد في خليج المكسيك يوم السبت وقد سحب إلى ميناء موبيل في الباما. ويوم أمس مساء الثلاثاء أعلن بعض المسؤولين عن جلسة عامة سوف تعقد اليوم الأربعاء، للإستماع إلى ما يجري بالنسبة لمصير طاقم المركب.

وعندما أبحرت السفينة غلوريا كوليتا من موبيل كانت محملة بحمولة من الخشب متجهة إلى غوانتانيمو في كوبا. وبناء على أقوال مكتب الأحوال الجوية في نيو أورليانز فإن الطقس استمر عاصفاً ولمدة يومين في المنطقة من لحظة إبحار كوليتا وخلال المسافة التي يجب أن تقطعها أيضاً.

وقد أبلغ حرس السواحل يوم الثلاثاء مساءً بأن السفينة ذات الصواري الثلاثة كانت ما تزال طافية عندما عثر عليها ولكن أشرعتها وحبالها وصواريها كانت ممزقة ومشققة والدفة ومحرك التوجيه محطمة ومبعثرة. أما سطح السفينة حيث حمولة الخشب فقد تلاشت ولكن مستودع السفينة كان على حاله ولكنه يكاد يمتلىء بالماء.

يوم الثلاثاء طافت مراكب حرس السواحل في منطقة يعتقد بأنها قد تقود إلى مفتاح للغز المجهول لمصير الطاقم المفقود.

## جريدة تايمز - بيكايون - الثلاثاء 8 شباط 1940

### مدينة موبيل - الباما - 7 شباط

لقد قطع الكابتن هالفورسن الأمل بوجود جثث داخل مستودع المركب كوليتا العائدة لأفراد طاقمها. وقد أوضح في تعليله للأمر بأنهم قد جرفتهم المياه من على سطح المركب.

وقد أعلن مكتب الأحوال الجوية في الولايات المتحدة الأمريكية هنا أن أجهزتها تشير إلى إشكالات جوية حدثت في منطقة خليج المكسيك بعد عدة أيام من إبحار المركب غلوريا كولتيا بتاريخ 21 شباط. وقد اشتدت العواصف من عند ميناء ايادس يوم 22 كانون الثاني وحتى مدينة فالباريزو ويوم 23 منه، عاصفة أخرى لوحظ هبوبها على الخليج المكسيكي إلى الجنوب من ابالاشيكولا.

## تايمز بيكايون - الأحد 11 شباط 1940

### غلف بورت - ميسيسيبي - 11 شباط - 1940

بعد مشاهدة المركب خلال فترة النهار من قبل متطوعين من الطراد كارتيغان الخاص بحرس السواحل الذين اقتربوا من المركب. وشاهدوا أنه لا يقل أحداً من أفراد الطاقم ولا حتى الربان. وأن حمولته من الخشب على متنه كانت تهسهس مع أرجحة المركب المهجور والذي ينوء بحمله.

وقد صرح الربان هالفورسن أنه لا يشك أبداً بأن الطاقم قد جرفته المياه من على ظهر المركب وقد غرقوا أثناء هبوب العاصفة يوم 22 و 23 كانون الثاني.



# كانون أول ـ كانون ثاني 1941

## بروتيوس نيروس

إن قصة السفينة سايكلوبس مـا زالـت مستمرة منـذ عـدة سـنوات حيـث أن سفينتين شبيهتين بها قد اختفتا بدون أن يعثر لهما علـى أثـر تقريبـاً علـى نفـس الطريـق كشقيقتهما الكبرى سايكلوبس ألا وهما السفينة بروتيـوس والـتي أبحـرت مـن فرجينيـا ايلند في أواخـر كـانون الأول 1941 ، ولحقـت بهـا بعـد عـدة أسـابيع السـفينة نـيروس وكلاهما كانتا متجهتين إلى نورفولك. وحيـث أن السـفينتين لم تكـن وجهتهمـا بـيرل هاربر في هاواي فإن هذا الاختفاء المزدوج قد كان له وقع كوقع السـفينة الـتي اختفـت قبل ربع قرن.وفي نفس الظروف.

ومع أن الولايات المتحدة حينها لم تكن في حرب مـع المانيـا، فـإن التدقيـق في سجلات البحرية بعد الحرب أظهر أنـه لم يكـن إلا كميـة قليلـة مـن السـفن الالمانيـة في البحر حينذاك و لم تسجل أي منهم إنها أغرقت أي سفينة بتلك المواصفات.

والمعلومات التي سنفصلها واردة من البحرية الأمريكية ويسمى المصدر قـاموس البحرية الأمريكية للسفن المحارية وكتاب تشارلز هوكنغز قاموس الكـوارث البحريـة في عصر البخار.

إن أخبار نيوبورث لبناء السفن ودراي دوك كومباني ابتدأوا ببناء ناقلة الفحـم الحجري والبالغ طولها 522 قدماً في سنة 1911. وكانت جاهزة للإبحار في سـنة 1913 ، ولقـد نقلـوا الفحـم والزيـت ـ والرجـال ومـؤن لسـفن البحريـة الـتي لم تكـن جــاهزة

للاستعمال وفي بداية سنة 1920 كانت كلا الناقلتين غير فعالتين عند نورفولك حتى شطب اسميهما من لائحة البحرية الأمريكية سنة 1940، وبيعت إلى ساغوناي تيرمنل المحدودة في أوتاوا. وذلك لاستعمالها في نقل البوكسايت من جزر الكاريبي إلى كندا والولايات المتحدة. والبوكسايت هي المادة الأساسية لمصدر الالومنيوم والتي هي مادة أساسية في بناء الطائرات.

لقد أبحرت بروتيوس من سان توماس، في جزيرة فرجينيا بتاريخ 23 كانون الأول 1941 متجهة إلى بورتلاند في ولاية ماين، فلم تصل أبداً و لم يعثر لها على أثر وقد أعلن مصدر الماني لاحقاً أن التقارير تشير إلى أنها من المرجح أن تكون إصابة حرب يوم 25 كانون الأول 1941.

لقد أبحر نيروس من سان توماس في نفس الاتجاه في 10 كانون الثاني 1941 وقد ضاعت أيضاً بدون أن تترك أثراً، وقد صرح مصدر من البحرية الأمريكية إنها قد أغرقت بواسطة طوربيد الماني.



# تشرين أول 1944

## روبيــــكــــون

في 22 تشرين الأول سنة 1944 وصل تقرير من منطـاد للمراقبـة تـابع للبحريـة الأمريكية بأن سفينة جانحة موجودة على شـاطيء فلوريـدا. وبعـد عـدة سـاعات ظهـر طراديين تابعين لحرس السواحل وصعد أفرادها على متن السفينة حيـث لم يجـدوا سـوى كلب على متنها والسفينة روبيكون كانت في حالة جيدة جـداً مـا عـدا اختفـاء زورق النجاة وانقطاع الحبل الأمامي الخاص يربط السـفينة علـى الـبر. أمـا الأمتعـة الشـخصية للطاقم فهي ما تزال على السفينة و لم يكن هناك من سبب مقنع لعدم وجود إنسان على السفينة، وقد بدا واضحـاً أننـا أمـام مشـكلة مكـررة عـن مـاري سلسـت عنـد سـاحل فلوريدا.

### نيويورك تايمز 28 تشرين الأول 1944

لم يوجد سوى كلب على ظهر السفينة الجانحة

باخرة شحن كوبية تطفو قرب فلوريدا

وتذكرنا بالباخرة ماري سيلست

زوارق النجاة قد اختفت

لقد سحبت السفينة إلى ميناء ـ سم ثنك (Some Think)

ربما قذف بها الإعصار إلى البحر.

**ميامي ـ فلوريدا ـ 22 تشرين أول:** لغز بحري يحيي ذكرى قديمة وتركت أثراً، ألا وهي ماري سيلست. وقد استرجعت تلك الذكرى بسبب اكتشاف الناقلة الكوبية التي جنحت عند "تيار الخليج" (Gulf Stream) مع الكائن الوحيد الحي على ظهرها والذي كان كلباً.

واحتمال أن تكون هذه الناقلة ضحية من ضحايا الإعصار. والتي كانت قد شوهدت من قبل منطاد مراقبة تابع للبحرية الأمريكية والذي أوعز إلى حرس السواحل بذلك. وقد أرسلت شرطة حرس السواحل زورقين من ميامي للتحقيق. فوجدوا أنها السفينة روبيكون ذات التسعين طناً.

وكانت زوارق النجاة التابعة لها غير موجودة ولكن أمتعة الطاقم الشخصية ما تزال هناك والحبل الأمامي مقطوع ومتدلي على جسم السفينة و لم تذكر المعلومات إذا ما كانت حبال زوارق النجاة قد قطعت أو سحبت أو قصت.

إن زوارق التحقيق أعلنت باللاسلكي بينما كانت روبيكون تُسحب بأنها تظهر بحالة جيدة جداً.

لا معلومات عن مصير طاقم السفينة وجد أثناء البحث في كتاب يوميات السفينة حيث أن آخر يوم سجل فيه معلومات كان يوم 26 أيلول عندما انطلقت من ميناء هافانا والواضح أن السفينة كانت تتاجر على ساحل كوبا قبل ذلك التاريخ.

لقد أوضح البعض بأن أي فرد من طاقم السفينة كان موجوداً على السفينة قد تركها عندما ضربت رياح الإعصار مدينة هافانا و لم يبق سوى الكلب أما الحبال فقد وهنت وتقطعت بسبب الإعصار.

ومع أن العناوين الكبيرة للصحف تحاول لفت الانتباه ، فإن باقي المقالة وخصوصاً الجزء الأخير منها يبدو وكأنه يجلي كل غموض.

لم يظهر أي مقال بعد ذلك ليؤكد أو ينفي بأن السفينة لم تجنح بسبب الإعصار. وهذا النقص في المتابعة يعود لكون هذه الحادثة صنفت في خانة اللغز الغامض.

# كانون أول 1945

# الرحلـة 19

في الساعة التاسعة وعشر دقائق مساء يوم الخامس من شهر كانون الأول سـنة 1945 ، هدرت خمس طائرات أفنغر مضادة للتوربيدو فـوق مطـار لاوديـردال وحلقـت بأجنحتها في أعظم لغز للطيران حتى ذلك الوقـت والـذي سمـي بعـد ذلـك لغـز مـاري سيلست للطيران. فالرحلة 19 كانت مسجلة على أنها رحلة روتينية دورية لمسـافة 160 ميلاً إلى الشرق، ثم 40 ميلاً إلى الشمال وبعدها 120 ميـلاً عـودة مباشـرة إلى القـاعدة. والوقت الكامل لهذه الرحلة قدر تقريباً بساعتين. وكـانت كـل طـائرة تحمـل في العـادة طاقم من ثلاثة أشخاص بما فيها الطيار. ولكن أحدهـم لم يحضر ذلك اليـوم ربمـا كـانت فقط مصادفة واحتمال أن يكون ذلك عائد إلى الإلهام ولكن ذلك قد أنقـذ حياتـه علـى أي حال. أما الأربعة عشر فرداً الآخرين فإنهـم لم يعودوا مطلقاً.

وفي آخر شهادة عن هذا الموضوع إن كل طائرة منهم قد اختـبرت جيـداً قبـل الطيران ومحملة بالمحروقـات اللازمـة. كـل الأجهـزة والمحركـات والبوصـلات والأدوات الخاصة بالطيران كانت في حالة عملية جيدة. وكان يوجد في كل طائرة جهـاز إرسـال متطور يحتوي على عشرة محطات اتصال وبهـا حركـة متطـورة تبـين الطريقـة المرسـومة للعودة إلى القاعدة وكذلك يوجد في كل طائرة طوق نجاة ينتفـخ تلقائيـاً، وكـل رجـل يلبس سترة ماي ويست (Mae West) للنجاة. وكل الطيارين ورجـال الطـاقم كـانوا من ذوي الخبرة، وكان الطقس جميلاً.

وكان أول اتصال من الدورية قد وصل الساعة الثالثة و 45 دقيقة، وذلك عند الوقت الذي من المفروض أن يطلبوا فيه السماح هم بالهبوط على الأرض وإعطائهم التعليمات اللازمة لذلك ولكنهم بدلاً عن ذلك أرسلوا رسالة غريبة.

**برج المراقبة:** "هذه حالة طارئة" هكذا تكلم الصوت المضطرب "يبدو أننا في الاتجاه غير الصحيح. لا نستطيع أن نرى الأرض... أكرر... لا نستطيع أن نرى الأرض.

**أجاب البرج:** ما هو موقعك؟

**أجاب قائد الدورية:** لسنا بقادرين على تحديد موقعنا ـ لا ندري أين نحن بالضبط. يظهر لنا بأننا ضائعين.

**قال موظفي البرج لبعضهم البعض:** كيف يكون ذلك وكل الأحوال الجوية ملائمة للطيران.

**قال البرج:** إتجه نحو الغرب ، هكذا كان الأمر من البرج.

ثم هيمن صمت طويل، ثم عاد قائد الدورية وفي صوته نبرة حذرة: لا ندري في أي اتجاه هو الغرب، كل شيء غلط.. غريب لا ندري ولسنا متأكدين من الاتجاهات حتى المحيط لا يبدو كما يجب.

ولقد وقع موظفي البرج في حيرة معقدة وحتى لو هيمنت عاصفة مغناطيسية على البوصلات فإن الطيارين سيكونوا مع ذلك قادرين على العودة إلى القاعدة. وذلك بالطيران نحو الشمس مباشرةً. والتي كانت في تلك اللحظة تقترب من الأفق ولا بد أنهم قد عبروا الساحل بمحاذاة القاعدة. ومن الرسالة الواصلة منهم تدل على أن الشمس كانت محجوبة عنهم.

وكان الوقت يمر بينما رجال البرج يسمعون الطيارين يتكلمون مع بعضهم البعض. لقد كانوا مرتبكين وخائفين ولكنهم كانوا متلازمين.

وبعد الساعة الرابعة من بعد الظهر بقليل، وكان مرتبكاً بشكل واضح أقدم القائد فجأة على تسليم القيادة لطيار آخر مشيراً إلى أن مصاباً يهيمن على الوضع.

وعند الساعة الرابعة وخمس وعشرين دقيقة نادى القائد الجديد على البرج: لا ندري بالتأكيد أين نحن. قد نكون على بعد 225 ميلاً تقريباً إلى الشمال الشرقي للقاعدة... يبدو وكأننا... ثم... صمت.

لقد كانت هناك طائرة برمائية عملاقة مارتن مرينر للطيران مع طاقم مؤلف من 13 فرداً حيث طارت سريعاً للحاق بموقع الرحلة 19 وآخر موقع متوقع لها ومجهزة بكل ما هو مطلوب للإنقاذ مع كل المعدات الخاصة وهذه الطائرة كانت قادرة على الهبوط في أصعب الأحوال الجوية البحرية، وحاول البرج الاتصال بسرب افنغر ليبلغهم أن المساعدة قادمة باتجاههم ولكنهم لم يتلقوا أية إجابة.

لقد أرسلت الطائرة البرمائية مارينر عدة رسائل تشير إلى أنها تقترب من الموقع المحدد للخمس طائرات افنغر، ولكنها لم تقدر حتى ذلك الوقت على رؤية أي شيء وهيمن صمت مشؤوم على البرج حيث استمر المراقبون بالانتظار لتلقي الرسائل من طائرة الإنقاذ ولكن لم يرسل أي شيء.

وحاول المراقبون في البرج توجيه نداء لإعادة الصلة، ولكن دون جدوى فقد ذهبت طائرة الإنقاذ حيث ذهب الخمسة الآخرون والتي كانت تسعى لإنقاذهم.

طائرات أخرى أرسلت وسفن أطلقت وارتفع إنذار ضخم.. وقد فتش الموقع الذي افترض أن تكون فيه الطائرات الخمسة والطائرة المنقذة بدقة متناهية ولكن لم يعثر لهم على أثر فقط الهدوء والفراغ للبحر الواسع.

وعند الساعة السابعة و 4 دقائق مساءً تلقى برج ميامي لعمليات الطيران نداءاً ضعيفاً من مكان بعيد... بعيد جداً.. أ ف تي.. أ ف تي... تلك كانت الحروف الخاصة بالرحلة 19 والتي لم يكن أحد يستعملها غيرهم وتلك كانت بعد ساعتين من انتهاء كمية الفيول فيما لو كانت الطائرات ما تزال محلقة.

أستمر حرس السواحل والسفن التابعة للبحرية الأمريكية بالبحث طوال الليل ولكن لا إشارة أعطيت فيتحطم الصمت. والظلام ساد المنطقة، وأجهزة الإرسال اليدوية التي صنعت كي ترسل إشارات تلقائية عند احتكاكها بالماء لم تفعل ، ولم يسمع منها شيء.

وفي اليوم التالي ابتدأت أكبر عملية للبحث الشامل ثلاثمائة طائرة وواحد وعشرون سفينة كانت تجوب البحار والسماء. وفرقة برية كانت تجوب سواحل

فلوريدا (الكيز والبهامس keys and Bahamas)، ولكن لم يعثروا على دليل واحد لا في البحر ولا في البر ولا في الغابة ولا على الجبل، واستمر البحث لأسابيع متصلة للبحث عن أثر للطائرات والتي لا بد وأن تكون قد حملت لمحة تدل على مصيرها. ولكن لا شيء قد اكتشف على الإطلاق.

وكان الخبراء العسكريون محبطين تماماً. ست طائرات وسبعة وعشرون رجلاً كيف يمكن لهم أن يختفوا في مساحة صغيرة بهذا الشكل.

لو أنهم تعطلوا بسبب المحروقات فإن افنغر يمكنها أن تطفو لمدة كافية لتمكين الطاقم من إطلاق أطواق النجاة والرجال معتادون على البقاء لفترة طويلة أحياء في البحر والأجهزة التي يحملونها تجعلهم يبقون على قيد الحياة لفترة طويلة وفي عرض البحر. ولكن نفاذ المحروقات ليست بحجة مقنعة للإرباك الذي حدث لهم عند بداية الطيران ولا يمكن أن يحدد أسباب الرسائل الغريبة التي أرسلت عبر أجهزتهم. ولن تكون مقنعة أيضاً بالنسبة لاختفاء الطائرة البرمائية مارينر.

كل الطائرات كانت مجهزة بأحدث وسائل الاتصال لماذا لم يكن هناك نداء استغاثة أما قبل أو بعد أن اختفوا؟ ولماذا لم ترسل المارينر نداء استغاثة أيضاً.

أحد الاقتراحات يقول بأن الرياح قد حولت الطائرات عن مسارها المرسوم لها وعند حدوث هذا الانتقال المفاجىء اتجهوا جنوباً، ولكنهم أصبحوا فوق جزر ميرياد (Myriad) من الأنديز الغربية ودائماً يرون الأرض وفوق ضفة جزيزة بهامس الكبرى حيث توجد مساحة كبيرة من المياه الضحلة حيث يمكن رؤية الطائرات هناك أو ربما تكون قد غرقت هناك، وإذا ما قد حصل بسبب المطبات الهوائية حوادث تصادم بين الطائرات الخمسة فإن الحطام سوف يكون كبيراً ويغطي مساحات شاسعة ويمكن رؤيتها.

ثم إن الإعصار لو كان هو السبب فإنه غالباً ما يمكن رؤيته وتجنبه.

لماذا اختفت المارينر حالما وصلت إلى منطقة فقدان الطائرات الخمسة؟ وقد لاحظت سفينة انفجاراً يحدث حوالي الساعة 7,45 وقد لاحظت وجود بقعة زيت ولكن ذلك كان بعد اختفاء طائرة الإنقاذ مارينر بساعتين.

لقد استنتج أعضاء مجلس التحقيقات البحرية بعد المسح الشامل والتحريات الجادة أنهم "لا يقدرون حتى على التخمين أو الشك بكنه ما حصل للطائرات". وقال ضابط آخر لقد اختفوا إختفاءً تاماً وكأنهم ذهبوا إلى المريخ. لا ندري بحق السماء ماذا جرى هناك". وفي النشرة الصادرة عن البحرية الأمريكية عند نهاية البحث "تطلب من جميع الطائرات والسفن بأن يبقوا متحفزين باستمرار من أجل اكتشاف أسرار الاختفاء ". وذاك الأمر ما زال ساري المفعول دون إلغاء حتى اليوم.

هناك أسئلة كثيرة يجب أن تطرح. لماذا ضلت وشذت البوصلات جميعاً؟ وهل نفس القوة التي قذفت بهم بعيداً قد أخرست أجهزة اللاسلكي لديهم؟ وهل اختفت طائرة الإنقاذ مارينر عند دخولها في نفس المنطقة التي دخلت بها الطائرات الخمسة افنغر؟ لماذا كان البحر يبدو غريباً لهم ولماذا حجبت الشمس عنهم؟ ولماذا لم يكن هناك حطام ولا بقعة زيت ولا أي شيء من أي نوع؟

إنه من غير المقنع أبداً أن تختفي ست طائرات وسبعة وعشرين رجلاً على متنها دون أن تترك أثراً خلفها ولكنها فعلاً اختفت وفي محيط مثلث برمودا.

إن تحقيقات البحرية الأمريكية للحادث استمرت لعدة أشهر ورافقها تحقيقات مكتوبة تزيد عن 400 صفحة. وقد تثبتت من هذه التحقيقات بدقة ولعدة مرات وقد استنتجت أن المفتاح الخاص لفهم ما حدث يكمن في جهاز اللاسلكي والاتصال الذي كان يجري بين الطيارين. وهذه الرسائل لا تظهر مجتمعة في التقرير ولكنها منتشرة ومبعثرة بعضها من خلال شهادات الشهود ، بينما بعضها الآخر في السجلات اليومية في محطات الاتصال . وقد قمت بترتيب هذه الحوارات، كما حدثت وبالتدريج في نفس ذلك اليوم بالإضافة إلى الشهادات والإفادات المرافقة بالإضافة إلى مختلف الحقائق والآراء لإدارة التحقيقات البحرية.

ولجعل الموضوع قابلاً للفهم فقد حدثت بعض التغيرات الضرورية.

إن الوقت الخاص باليوم قد أعطي في بعض الأماكن في التقرير حسب المقياس الشرقي الثابت وهو 24 ساعة مدار الساعة. وفي أماكن أخرى في التقرير توقيت

(غرينتش مين تايم Green wich mean time) . والذي حول في كل لحظة إلى التقويم الشرقي الثابت أي الوقت المقسم إلى 12 ساعة.

إن أسماء المحطات المختلفة والطائرات قد وضعت بمعيار ومقياس ثابت مثلاً "بورت افيرغلاوس" راديو وقد أشير إليه في التقرير (ايرسي ريسكيو تاسك يونيت نمبر Air Sea Rescue Task Unit Number) أي لاسلكي ميناء ايفرغلاوس، وعند الإشارة إليه في التقرير سمي جهاز الإنقاذ الجوي البحري رقم 4 استرو 4، وكذلك أن أتش إي - 3 ، قد تبين بأنه افيرغلاوس وكذلك يتشابه مع تي بي أم – 3 – بي يو رقم 23307TBM - 3Bu No 23307 ، والسرية رقم أف تي – 28 والتي اختصرت بإسم النداء على اللاسلكي أف تي - 28 (FT - 28) .

إن توزيع الأدوار في دراما الرحلة رقم 19 بين محطات اللاسلكي والمحطات اللاسلكية الأرضية والتي لعبت دوراً كما يلي:

- ال تي تايلور مدرب طيران وقائد السرب للرحلة رقم 19 (أف تي - 28) كان النداء الخاص بطائرته أثناء المشكلة.

- كابتن ادوارد جي . بورز طالب طيران في البحرية ويقوم بالتدريب على مراحل متقدمة من الطيران أثناء الرحلة 19 وكان النداء الخاص بطائرته (أف تي - 36).

- المهندس - جوزف تي بوسي، طالب طيار طار على أف تي - 3 كجزء من الرحلة 19 (كان هناك طالبين آخرين على الرحلة 19).

- ليوتنانت روبرت فوكس – مدرب طيران في فورت لاوديردال في القاعدة الجوية للبحرية الأمريكية، وكان على اتصال مع أفراد الرحلة 19 لمدة قصيرة، وكان يقود عادةً أف تي 74.

- ليوتنانت والتر جيفري - طيار على الطائرة التدريبية 49 والتي تسمى مارتن مارينر طائرة الإنقاذ التي اختفت.

- ليوتنانت جيرالد باميرلان قائد طائرة التدريب 32 طائرة البحث التي انطلقت من قاعدة بنانا ريفر الجوية (Banana River Naval Air station) التابعة للبحرية الأمريكية في نفس الوقت الذي انطلقت فيه الطائرة التدريبية 49 .

- قاعدة فورت لاوديردال الجوية التابعة لسلاح البحرية (أن ــ ايه ــ أس) (NAS) على بعد 20 ميلاً إلى الشمال من ميامي، وهي كانت نقطة الانطلاق وأيضاً العودة المفترضة للرحلة 19.

- قاعدة بورت ايفرغلادس (Fort Everglades) البحرية الجوية الخاصة بالإنقاذ والكائنة في قاعدة فورت لاوديردال الجوية (Fort Lauderdal).

- داينر كي (Dinner Key) قاعدة جوية بحرية كائنة على ساحل ميامي.

- قاعدة بنانا ريفر الجوية التابعة للبحرية وهي الآن تسمى باتريك ايرفورس وقريبة من كاب كينيدي (Cape Kennedy).

**الهيئة البحرية للتحري والاستقصاء:**

**اختفاء الرحلة 19**

**الحقيقة 1** : الطائرات ( تي بي أم) (TBM) الخمسة انطلقت عند الثانية و 10 دقائق من بعد ظهر يوم 5 كانون الأول 1945 وسميت الرحلة 19 على أساس أنها رحلة رسمية مصدقة من إدارة البحرية للتدريب وتنطلق من القاعدة الجوية التابعة للبحرية الأمريكية فورت لاوديردال.

**الحقيقة 2** : الرحلة رقم 19 (كانت مصنفة) مشكلة بحرية رقم 1 وهي كما يلي: (1) الطيران 91. درجة (شرقاً) المسافة 56 ميلاً إلى ناحية هنز أند تشيكنز في عملية تدريب على غارة بارتفاع منخفض وبعد ذلك الاستمرار على 91. درجة لمسافة 67 ميلاً. (2) المسار 346 درجة (شمالاً) لمسافة 73 ميلاً. (3) المسار 241 درجة (غرب جنوب غرب) لمسافة 120 ميلاً ثم العودة إلى... فورت لاوديردال.

**الحقيقة 16** : تشارلز كاندول تايلر ــ ملازم أمريكي في البحرية وكان هو المسؤول والمعين كمدرب مشرف على الرحلة رقم 19.

**الحقيقة 4 - 7** : ادوارد جوزيف باورز... جورج وليام ستيفرز... فوريست جيمس جيربر وجوزف تبتون بوسي كانوا الطيارين الأربعة الباقين.

الحقيقة 8 - 12 : كل طائرة كانت تحمل طاقم من ثلاثة أشخاص ما عدا طائرة جيربر فإنها كانت تحمل شخصين فقط بما فيهم الطيارين وكان جيربر ينقصه شخص واحد.

الحقيقة 18 ـ ستيفرز ـ بورز ـ جيربر وبوسي كانوا طيارين متمرنين يتابعون دورات متقدمة في الطيران تدعة (في تي بي) نوع متطور من التدريب (VTB).

الحقيقة 19 ـ ثمانية أشخاص من بين التسعة الباقين. كانوا يتبعون دورة قتالية متطورة (في تي بي) نوع طيران حربي (VTB).

كل الطيارين ما عدا تايلور وكل أفراد الطاقم ما عدا واحد منهم كانوا تحت التدريب، شهادة الملازم أول روبرت فوكس وهو مدرب خفيف في قاعدة فورت لاوديردال (أن ايه اس) (NAS) كنت أطير حول المدرج عند الساعة ( 3 و 40 دقيقة) من بعد الظهر فسمعت بعض الطائرات أو المراكب، فكان أحدهم على الشيفرة 4805 (وهذه القناة مستخدمة من قبل طلعات التدريب) إلى باورز... تلك الكلمة التي استخدم ولم يستطع أن يعطي أي تعريف، والشخص الذي يطلق النداء يسأل باورز عما تشير إليه البوصلة من اتجاهات مختلفة ومتعددة. وأخيراً قال أنا لا أدري أين نحن ربما نكون قد ضعنا عند آخر تحليق عند ذلك الوقت تقريباً أي الساعة ( 3 و 45 دقيقة) بعد الظهر اتصلت بعمليات الراديو فورت لاوديردال وبلغتهم أنه إما زورق أو طائرة ما قد فقدت وقد استلموا إرسالي وكذلك ناديت هنا (اف تي ـ 74) طائرة أو زورق الذي ينادي أرجو التعريف عن أنفسكم حتى يستطيع أحد مساعدتكم.

ولكن لم أستلم أي جواب، وبعد قليل اتصل وسأل إن كان لدى أحد أي اقتراح فاتصلت مرة أخرى وأعطيت تعريفاً عن نفس (أف تي ـ 74) فأجاب بإعطائي التعريف أم تي ـ 28 فقلت: أم تي ـ 28 هنا أف تي ـ 74 ما هي مشكلتك فأجاب: كلا البوصلتين عندي لا تعملان وأنا أحاول أن أجد فورت لاوديردال ـ فلوريدا ـ أنا فوق أرض ولكنها أرض متكسرة، أنا أعلم أنني في كيز، ولكن لا أدري ما هي المسافة نزولاً ولا كيف الوصول إلى فورت لاوديردال.

فقلت أم تي ـ 28 هنا أف تي 74، اجعل الشمس في مواجهة الجانب الأيسر للطائرة إذا كنت في الكيز (Keys) ، ثم ارتفع باتجاه الساحل حتى تصل إلى ميامي، ثم

فورت لاوديردال تكون مباشرة على يسارك من ناحية الميناء على بعد 21 ميلاً، ما هو موقعك الحالي الآن. سوف أطير شمالاً لألتقي بك.

أم تي - 28 ، أجاب: أنا أعلم أين أنا الآن أنا على ارتفاع 2300 قدم، لا تأت للبحث عني . ناديت أم تي - 28، اوكي أنت على 2300 قدم. أنا قادم لألتقي بك على أية حال. وبعد ذلك استلمت مخابرة من فورت لاوديردال نسأل إن كان أم تي - 28 هو المتكلم أم هو أف تي - 28 وبعد أن اتصلت بأم تي - 28 مرة ثانية علمت أنه كان أف تي - 28 أوصلت المعلومات إلى محطة فورت لاوديردال.

وبعد ذلك استلمت رسالة لاسلكية من أف تي - 28 الذي قال: هل تقدر أن تتصل بميامي أو أي جهة لديها رادار يعمل ويستطيع أن يلتقطنا؟ لا يبدو أننا نبتعد كثيراً وقد كنا في رحلة فوق البحر. ومن ناحية أخرى بأنهم يسيروا باتجاه خاطىء فأخذت المبادرة وأخذتهم إلى الاتجاه الصحيح، ولكنني متأكد الآن بأن أي من البوصلات لدي لم تكن تعمل.

اتصلت بأف تي - 28 لا يمكنك أن تتوقع الوصول خلال عشر دقائق ولديك 30 إلى 35 عقدة حسب سرعة الريح. شغل إشارة الطوارىء أف أف (وذلك حتى تظهر صورة الطائرة أوضح على شاشة الرادار) أو هل لديك واحدة فأجاب بالنفي - ثم طلبت منه بعد ذلك أن يشغل زد بي ايكس غير (وهو الذي يحدد أي اتجاه يجب أن يتبع حتى يتمكن من العودة إلى القاعدة) ولكن دون الحصول على أي تعليق، كررت، ولكن من دون جدوى. والقاعدة فورت لاوديردال وميناء ايفر غليدز أيضاً حاولا اقناعه بتشغيله أيضاً ولا أدري إذا ما حققوا نجاحاً في هذا الاتجاه وهل حصلوا على رد عليهم أم لا. وفي فورت لاوديردال اقترحوا أن أبلغ أف تي - 28 أن يطلب إلى أحد مساعديه القيام بالقيادة ففعلت ذلك، و لم أتبلغ بموافقة مباشرة ولكني سمعت بعض الإرسال فيه يتكلم عن الرادار أو غير ذلك. ثم طلبت أف تي - 28 مرة أخرى أن الإرسال لديكم يتلاشى ويضعف، هناك شيء خطأ. ما هو مستوى ارتفاعكم.

أجاب إنه على ارتفاع 4500 قدم.

عند هذه اللحظة أصبح جهاز الإرسال غير فعال، و لم أعد قادراً على الإرسال على تلك الموجة. وتلك الموجة كانت 4805 كيلو سايكل ولذلك فإنني قررت الاتصال به على الموجات التسعة في اتش أف. ولكنني حصلت على موجة بحرية لاوديردال على الرقم 7. وحيث أن إرساله بدأ يتلاشى فإنه من المرجح أن يكون متجهاً شمالاً وأنا اعتقد أنه في بداية الإرسال إنه إما كان فوق بايمينس أو بهامس، وكنت على 40 ميلاً أسفل فورت لاوديردال ، و لم أستطيع سماعه أكثر، وبعدها أتيت وهبطت إلى الأرض.

سؤال: في أي اتجاه كنت تطير خلال الفترة عندما كان الإرسال يضعف تدريجياً .

كوكس : جنوباً وقليلاً إلى الجنوب الغربي.

سؤال: كيف كان موقعك الجغرافي تقريباً عندما تلاشت إشارة أف تي ـ 28 نهائياً.

كوكس: كنت تقريباً على بعد 25 ميلاً إلى الجنوب من ميامي.

سؤال: هل لاحظت حالة البحر.

كوكس: نعم سيدي كان البحر هائجاً جداً ومغطى بقمم بيضاء وجداول بيضاء طويلة كل الرؤية وفي كل الاتجاهات كانت جيدة ما عدا باتجاه الغرب.

وبعد أن توقف إرسال كوكس استطاعت قاعدة يورك ايفر غليدز أن تقيم اتصال مع تايلور.

الساعة 4,25 مساءاً : بورت ايفر غليدز إلى تايلور : اختبار لجهاز الإرسال هل تسمعنا جيداً.

الساعة 4,25 مساءاً : بالتأكيد لقد مررنا لتونا من فوق جزيرة صغيرة لا يوجد أي جزر أخرى في المحيط.

شهادة القائد ريتشارد باكستر مساعد مدير العمليات في مكتب حرس السواحل المنطقة البحرية السابعة ـ ميامي ـ "في تقديري إن الطائرات كانت بالقرب من والكر كاي (40 ميلاً شمال جزيرة بهامس الكبرى) عندما اعتقدوا بأنهم فوق كيز ".

الساعة 4,26 مساءاً : تايلور إيه أم عند الزاوية 3,50 (بارتفاع يساوي 3500 قدم): لقد وضعت زر الطوارىء أف أف، "هل يوجد أحد في المنطقة لديه رادار فيتمكن من التقاطنا على شاشته ".

الساعة 4,26 مساءاً : من بورت ايفر غليدز إلى تايلور: "حسناً إبقى مستعداً".

الساعة 4,28 مساءاً : من بورت ايفر غليدز إلى تايلور: " أقترح بأن يكون هناك طائرة أخرى معك ولديها بوصلة جيدة فيمكنه أخذ القيادة منك ويعيدكم إلى قواعدكم ".

تايلور : حسناً.

بورت ايفر غليدز: لقد تمكنا من التقاط أجزاء من الرسائل اللاسلكية بين قائد السرب أف تي ـ 28 وطائرات أخرى من السرب المذكور، فقد كانت مواقعهم جيدة البوصلات جيدة جداً ، ونظراً للاستقبال السيء فإنه لم تتمكن أي من الطائرات أخذ زمام القيادة.

الساعة 4,31 مساءاً : تايلر إلى بورت ايفر غليدز: واحدة من طائرات السرب تعتقد بأننا لو ذهبنا إلى 270 درجة (غرباً) فإننا نرتطم بالأرض.

الساعة 4,39 مساءاً : بورت ايفر غليدز إلى فورت لاوديردال بواسطة السماعة حيث أن أف تي ـ 74 (كوكس) قد انقطع اتصاله مع أف تي ــ 28 (تايلور) أثناء الاتجاه جنوباً أعتقد بأن هذه الرحلة قد فقدت في مكان ما في البهامس واقترح بأن طائرة لاوديردال الجاهزة انطلقت محتفظة بإرسال الموجة 4805 في مسار يبلغ 075 درجة (شرق ـ شمال شرق) ومحاولة إنشاء اتصال مع أف تي ـ 28 وإذا كانت الطائرة الجاهزة قادرة على الاتصال بالطائرة أف تي ــ 28 أفضل وهو يتابع طيرانه في مساره، فإننا نتأكد بأن الطائرة قد ضاعت فوق البهامس. الطائرة الجاهزة يمكن أن تشكل أيضاً محطة تقوية للذبذبات بحيث إنها تصبح أكثر صعوبة لالتقاط أف تي ـ 28.

4,45 من تايلور إلى ميناء بورت ايفر غليدز ونحن نتجه 030 درجة (شمال ـ إلى شمال شرق) لمدة 45 دقيقة، وبعد ذلك نطـير شمـالاً للتـأكد مـن أننـا لسـنا فـوق خليـج المكسيك.

الرحلة 19 الموقع المتوقع حوالي 4,00 إيه ليوتننت تايلور يتوقع بي الموقع المحتمل (حسب الخريطة).

4,45 بورت ايفرغليدز إلى دايزكي هل تستطيع الاتصال بأف تي ـ 28.

من دايزكي إلى بورت افرغليدز ـ نفي ـ أعلمه بأن يبقى الإرسال علـى الموجـة 4805 كيلوسايكل ولا نستطيع أن نلتقط (IFF) طوارىء.

شـهادة مـلازم أول الأمـر دونـالد بـول ضـابط طـيران (أن ايـــه أس) فـورت لاوديردال بورت افرغليدز تواصلت مع أف تي ـ 28 ملازم أول تايلور في هـذا الوقـت 4,45 عصراً، ولذلك فإنني قد أبلغتهم أن عليهم الإيعـاز إلى أف تـي ـ 28 حتـى يتوجـه 270 درجة (غرباً)، أيضاً ليطير باتجاه الشمس. أنا أعلم بأن ذلك قد أُرسل لأنـني كنـت أستمع إلى عمليات الراديو و لم أكن أعلم بأنها معترف بها. بورت افرغليدز أيضاً أوعـز إلى أف تي ـ 28 ليغير إلى 3000 كيلو سايكل قناة 1 (محجوزة للطـوارىء) ولكـن ذلـك لم يحدث لـ أف تي ـ 28، لقـد وجـد الطيـار المناسـب وهـو الآن في الطـائرة يسـخنها، ولكن كان متردداً في إرسالها حتى تكونت لدي المعلومات إلى أين سوف ترسل.

الساعة 4/47 مساءاً : الحقيقة 27 حدود بحر الخليج والحدود الشرقية اتش أف/ دي أف الشبكات قد تم تحذيرها ليضع كل ما يمكن التقاطه من إرسال الطائرة أف تـي ـ 28 والذي كان يبث على الموجة 48,5 كيلو سايكل.

الرأي 16 جهاز الإرسال غير مقنع على الموجة 4805 كيلو سايكل وذلك لأنـه معرض لدخـول محطـات الإذاعـات الكوبيـة والـتي تشـوش أي معلومـات ذات أهميـة. وأحوال الطقس أثناء ذلك الوقت.

الرأي 20 الصعوبة المتكررة لالتقاط الموجـة اتـش أف / دي أف المحتملـة علـى طائرات الرحلة 19... وذلك بسبب دخـول موجـات أخـرى علـى الموجـة 4805 كيلـو سايكل.

الساعة 4/49 مساءاً : بورت ايفرغليدز إلى دايزكي : هل استطعت أن تحصل على التقاط لإرسال الطائرة أف تي ـ 28 حتى الآن.

دايزكي : ينفي .

بورت ايفر غليدز: نحن نطلب منك تحذير شبكة دي اف (اكتشاف الاتجاه) (دايركشن فايندنغ Direction Finding). وهي شبكة تغطي الساحل ومساعدتهم على محاولة التقاط هذه الرحلة الضائعة نرجو إبلاغنا عن النجاح الذي سوف تحققونه إن وجد.

دايزكي : ويلكو.

الساعة 4/51 مساءاً : فورت لاوديردال إلى بورت ايفر غليدز: إذا أمكن تبليغ الطائرة أف تي ـ 28 بأن تشغل مفتاح زد بي إكس (مفتاح التعريف بطريق العودة) لكن محاولة الاتصال بأف تي ـ 28 عند الساعة 4/52 لم تنجح.

شهادة الملازم الأول الآمر بول عند الساعة 5,00 بعد الظهر تقريباً: لقد سمعت طالبين لم أتحقق من التعرف إليهما ولا إلى طائرتيهما يقولان: إذا ما طرنا باتجاه الغرب فإننا سوف نصل حتماً إلى القاعدة، أما الإرسال الآخر الذي سمعته: اللعنة لو أننا طرنا غرباً لوصلنا إلى القاعدة.

الساعة 5/07 : من تايلور إلى الطائرات في السرب: غير المسار إلى 90 درجة (شرقاً) لمدة 10 دقائق.

الساعة 5/09 مساءاً : من (صوت غير مميز) كم قطعنا من مسافة حتى الآن؟ دعنا نعود ونطير شرقاً درجتين، نحن نذهب كثيراً نحو الشمال بدلاً من الشرق، فإذا كان هناك شيء نهتدي به فإننا لن نراه.

الساعة 5/09 مساءاً : فورت لاوديردال أبلغ بورت ايفر غليدز بالهاتف بأن الطائرة جاهزة لديه قد حجزت على الأرض ولن تطير.

الساعة 5/14 مساءاً : مرحباً بورت ايفر غليدز : هنا اف تي ـ 28 هل تسمعني ـ انتهى.

الساعة 5/15 مساءاً : من تايلور إلى بورت ايفر غليدز أنا أتلقاكم بصعوبة نحن الآن
نطير 270 درجة (غرباً) بورت ايفر غليدز حسناً.

الساعة 5/16 مساءاً : من تايلور إلى بورت ايفر غليدز نحن سوف نطير على 270 درجة
حتى نصل إلى الشاطىء أو ينفذ الوقود.

الساعة 5/20 مساءاً : من بورت ايفر غليدز إلى تايلور، إذا كان بإمكانك التحول إلى
موجة أخرى 3000 كيلوسايكل (موجة الطوارىء) أرجوك أن تفعل ذلك
وتتصل بنا (لا جواب بعد ثلاث محاولات).

الساعة 5/20 مساءاً : صوت تحطم: الاتصال مع تي - 28 أتى قوياً ثم تلاشى بورت
ايفر غليدز لم يعد قادراً على تلقي أية رسالة من تي ـ 28 ـ فورت
لاوديردال ما زال يسمع أصوات طيارين يتكلمون مع بعضهم والظاهر
أنهم ما زالوا يحلقون على 270 درجة.

الساعة 5/22 مساءاً تايلور: عندما تنقص كمية الوقود حتى 10 غالون فسوف نهبط
جميعاً في الماء دفعة واحدة هل فهم الجميع ذلك..

الساعة 5/22 مساءاً : من تايلور إلى بورت ايفر غليدز أنا أتلقاكم بصعوبة، كيف
الطقس فوق لاوديردال؟

بورت ايفرغليدز: الطقس فوق لاوديردال جيد، وفوق كي وست صحو
والرؤية غير محدودة ـ فوق بهامس غائمة والرؤية محدودة) لا جواب.

الساعة 5/30 مساءاً : من تايلور إلى الطائرات في الرحلة 19 هل تلك سفينة إلى اليسار؟
(لا جواب)

الساعة 5/33 مساءاً : من تايلور إلى بورت ايفر غليدز هل تسمعني؟

بورت ايفرغليدز: اسمعك جيداً والإرسال صافي (لا جواب).

الساعة 5/34 مساءاً : بورت ايفر غليدز إلى تايلور هل تقدر أن تحول إلى
موجة 3000 ك سايكل (لا جواب بعد ثلاث محاولات).

شهادة ملازم أول صامويل أم هاينز العمليات ـ وعمليات برج المراقبة في فورت لاوديردال أن ايه أس، لقد كان هناك تشويش على الموجة 4805 كيلو سايكل من الساعة 8/10 وحتى الساعة 5/30 والتي عندها بالإضافة إلى التشويش موسيقى من محطات إذاعية كوبية تعترض تلك الموجة والطائرات المفقودة من الساعة 4/10 وحتى 7/04 مساءً كانت تصل إلينا في حالات مختلفة أحياناً واضحة وعالية، وفجأة تصبح ضعيفة وتتلاشى عن السمع. إن الجهاز المستقبل عند بورت ايفر غليدز غير قادر على استقبال الإرسال الذي لا تسمعه أجهزة الإرسال العادية الصغيرة وبالعكس.. والمسؤول عن العمليات اللاسلكية في فورت لاوديردال كان غير قادر على تلقي كلمة (اوكي) على أي رسالة يرسلها إلى الطائرات.

الساعة 5/50 مساءً : من تايلور إلى بورت ايفر غليدز: أنا أسمعك بصعوبة. إن الإرسال عندي بدأ يضعف .

الساعة 5/52 مساءً : فورت لاوديردال إلى بورت ايفر غليدز عن طريق الهاتف عند الساعة 5/51 كل المحطات على طول الساحل كانت على علم وتتوقع أف تي ـــ 28 ـــ والرحلة 19.

الساعة 5/52 مساءً : من ميامي إلى جميع المحطات الجوية البحرية للإنقاذ (بواسطة التلكس) وكل محطات بنانا ريفر ساوث لايت وحتى أقصى منطقة ممكن تغطيتها.

الساعة 5/54 مساءً : بورت ايفر غليدز هل استلمت الإرسال الأخير لي ـــ غير على الموجة 3000 ك سايكل.

الساعة 5/55 مساءً من تايلور: لا أستطيع تغير الذبذبة يجب أن أبقى على اتصال مع طائراتي في الرحلة 19 وعند هذا الوقت عم الظلام الشامل.

الساعة 5/59 مساءً : ( صوت غير معرف) لا أستطيع التغيير إلى 3000 كيلو سايكل سنبقى على 4805 كيلو سايكل.

الحقيقة 28 : عند الساعة 6,00 تقريباً مـن يـوم 5 كـانون الأول سنة 1945 إشـارة محـددة مـن (أتـش أف/ دي أف HF/DF) قـد سمـع مـن أف تـي ــ 28/حـددت موقـع أف تي ـ 28 ضمن 1000 ميل شعاع 29 درجة ـ 15 دقيقـة شمـال ــ 79 درجـة ــ صفـر دقيقة ـ غرب ـ عند الساعة 5,00 مساءً.

إن موقع الرحلة 19 قد حسب ووجد أنه يقع فوق المحيط الأطلسـي في مكـان مـا شمال جزر البهامس وشرق (نيو سميرنا New Smyrna) بفلوريدا عند ذلك فقط أمكـن تحديد الموقع. و لم يكن بعد قد أرسل لا بواسطة التلكس إلى محطـة أخـرى ولا بواسـطة الراديو إلى الطائرات لقد كان الموقع تقريبي. ولكن لو أمكن إبلاغ تايلور فما كان عليه إلا الاستمرار في التحليق غرباً والرحلة 19 ربما أمكنها الوصول إلى الساحل.

الساعة 6/02 مساءاً : (صوت غير معروف) قد نضطر إلى الهبوط في أي لحظة.

الساعة 6/03 مساءاً : من تايلور إلى أصحاب السلطة هل تسمعني.

الساعة 6/05 مساءاً : من تايلور إلى أصحاب السلطة. نحن انتهينا ألا تعتقدون ذلك.

الساعة 6/06 مساءاً : (صوت غير معرف) هل باستطاعتنا أن نرى ضوء.

الساعة 6/07 مساءاً : من بورت ايفر غليدز إلى تايلور هل تسمعني.

الساعة 6/09 مساءاً : من بورت ايفر غليدز هل تسمعني (عد مطـول) واحـد ــ اثنـين . ثلاثة . اربعة ـ خمسة ستة ـ سبعة ـ ثمانية ـ تسعة ـ عشرة.

الرأي 36 : المسار الـذي اتبعتـه الرحلـة 19، قـد بـدل عنـد السـاعة 6/07 لم يكـن مقرراً.

6/10 عند الساعة 5,50 اتش أف/ دي أف ، تقيم الموقف قد نقــل إلى الـبرج في فـورت لاوديردال بواسطة الهاتف.

الموقع لم يعلن عنه لا بواسطة التلفون ولا بالراديو ولا بالتلكس.

الرأي 21 : الإنقاذ الجوي البحـري. التلكـس لم يعمـل بالنسبة لمنطقـة بنانـا ريفـر عنـد الوقت الحرج من الظلام الذي حل.

6/15 صوت غير معرف (نفى) ـ ما هو المسار الذي نحن فيه فوق الخليج نحن لا نذهب

كثيراً صوب الشرق ـ كم أصبح لنا من وقت فوق الخليج. أنا أقترح أن نحاول الطيران باتجاه الشرق حتى ينفذ الوقود وعندها سيكون أملنا كبير بأن يعثر علينا أحد قرب الشاطىء.

الرأي 17 : قائد الرحلة 19 في أف تي ـ 28 لم يكن متأكداً في أي اتجاه تقع شبه جزيرة فلوريدا وهذا ما أثر في قراره النهائي المضطرب.

الساعة 6/17 مساءاً : من تايلور إلى أصحاب السلطة. ما هو مساركم (لا إجابة).

الساعة 6/21 مساءاً : من ميامي إلى بنانا ريفر بواسطة الهاتف إن جهاز العثور على الاتجاه (دي أف) يوضح أن الموقع للرحلة 19 عند 29 درجة شمالاً 79 درجة غرباً والتي تجعلهم في شمال الموقع الأصلي المفترض. هل أنذرت باقي المحطات شمالاً صعوداً حتى جاكسون فيل (هذه الرسالة لم يجاوب عليها أحد).

شهادة الآمر كلاود نيومان الضابط المسؤول في بورت ايفرغليدز.

سؤال هل كان بورت ايفر غليدز على اتصال مع أي من افراد السرب الضائع عندما اعترضت تناسف الموجة العالية للبحث عن الاتجاهات.

نيومان: كلا سيدي. لقد انقطع الاتصال في الاتجاهين لمدة ساعة تقريباً.

سؤال: نقص في الاتصال في الاتجاهين، هل كانت هناك محاولات لإرسال أتش أف دي أف إلى الطائرة التي تواجه صعوبة بواسطة ما يسمى الإرسال الأعمى؟

نيومان: كلا سيدي.

شهادة الآمر ريتشارد باكتسر من حرس سواحل الولايات المتحدة الأمريكية المنطقة البحرية السابعة ـ ميامي.

سؤال: أي من هذه المحطات (البحرية الجوية للإنقاذ) كانت جاهزة وملائمة لإرسال الموقع المحدد لسرب الطائرات؟

باكستر: برأيي لا أحد منهم كان على استعداد، وكان جاهزاً على الموجة 4805 كيلو سايكل.

الساعة 6/24 مساءاً : بورت ايفر غليدز إلى بنانا ريفر بواسطة الهاتف. قد أوعزت إلى كل المحطات لمحاولة الاتصال بالسرب أف تي - 28 على 4805 كيلو سايكل والطلب إليهم البقاء في المسار 270 درجة هذا الأمر جاد ومهم، وذلك لأن الطائرات قد فقدت منذ الساعة 4/21 مساءً وسوف ينفذ الوقود منهم عند 7,30. أما جهاز التلكس موجود إلى شمالنا. وكذلك يجب أن ترسل إنذار بالبحث عن الطائرات في منطقتكم.

الحقيقة 30 : عند الساعة 5,50 أتش أف / دي أف ، قيمت الموقع الذي أرسل بواسطة تلكس عند الساعة 6,36 تقريباً.

رأي 22 : لم تنجح أية محاولة إنقاذ بحري جوي في المنطقة لمساعدة الرحلة 19 . بإقامة أي اتصال مع الرحلة 19 بعد استلام تقييم للموقع المحدد لها.

رأي 23 : لم تعمل أية فعالية منخرطة في عملية الإنقاذ للرحلة 19. الإرسال الأعمى أو إرسال لاسلكي عند 5,50 لتقييم موقع الطائرات لأي طائرة من تلك الطائرات على الرحلة 19.

الساعة 6/37 مساءاً : ( صوت غير معرف) ما هو المسار الذي نسير فيه الآن.

الساعة 6/43 مساءاً:من أف تي - 3 ( بوسي) إلى أف تي – 28 (تايلور) (إرسال غير مفهوم).

الساعة 6/44 مساءاً : على الموجة 48.5 كيلو سايكل حوار متلعثم يمكن سماع اف تي – 3 (بوسي) يعطي نداءه.

الساعة 6/44 مساءاً : بورت ايفر غليدز إلى بوسي هذا جيد نرجو التقدم.

الساعة 6/48 مساءاً :بورت ايفر غليدز إلى بوسي نحن نسمعك الصوت ضعيف نرجو التقدم.

الساعة 6/50 مساءاً : أف تي - 3 هنا بورت ايفر غليدز انتهى.

الساعة 7/04 مساءاً : من أف تي - 3 ( بوسي) ينادي أف تي - 28 (تايلور) (لا إشعار بالاستلام).

صوت تحطم وكانت آخر ما وصل من الرحلة (تي - 3 ينـادي تـي 28) بـدون أي جواب.

الساعة 7/46 مساءاً : أف تي - 28 أف تي - 28 هنا (أن أس أو) كيف تسمعني، انتهى "أن أس أو" هو راديو ميامي.

الساعة 7/49 مساءاً : أف تي - 28 أف تي - 28 هنا ــ إن أس ــ أو كيـف تسـمعني، انتهى.

الساعة 7/54 مساءاً : أف تي - 28 أف تي - 28 هنا - أن أس او ــ أن أس او ــ أن أس أو - كيف تسمعني انتهى.

الساعة 7/59 مساءاً : أف تي - 28أف تي - 28 - هنا أن أس أو - أن أس أو - أن أس أو - كيف تسمعني - كيف تسمعني ، انتهى.

الرأي 39 إن الوقود المزود بالطائرات سمح لهم بالمكوث في الجو حتى السـاعة 8,00 مساءً.

الساعة 8/13 مساءاً : من زورق الإنقاذ البحر جوي فـورت لاوديـردال ضمـن دوريـة بيمني إلى بورث ايفر غليدز، نحن ما نـزال نحـاول الاتصـال بالرحلـة 19 ، أف تي - 28 على الموجة 4805 كيلو سايكل والنتيجة لا شيء.

السـاعة 8/37 مسـاءاً : رسـالة حـرس السـواحل. كـل السفن في منطقـة شـرق سـاحل فلوريـدا شـرق 74 درجـة في حالـة طـوارىء وذلـك لأن خمـس طـائرات اعتبرت بأنها قد هوت.

الساعة 9/52 : أف تي - 28 أف تي - 28 - كيف تسمعني انتهى (تشويش قوي).

الساعة 9/56 : أف تي - 28 أف تي - 28 ــ هنـا.... هـل تسـمعني ــ انتهـى (تشـويش قوي).

## ضياع طائرة البحث

شهادة ملازم أول تشـارلز جونسـون ــ ضـابط عمليـات محطـة بنانـا ريفـر الجويـة البحرية: "كضابط مناوب في العمليات أرسلت طائرات تدريب رقـم 32 و 49 للبحـث

المطلوب" واختصر الضابط الأول بامرلين (وهو طيار على طائرة التدريب 32) والملازم الأول جيفري (طيار الطائرة التدريبية 49) كما يلي، كان من المفروض أن يطير بامرلين مباشرة باتجاه 29 درجة شمالاً و 97 درجة غرباً (الساعة 5,50 باتجاه موقع الرحلة 19) ثم توسع في عملية البحث. ملازم أول جيفري كان عليه أن يقلع ويطير حتى الساحل بارتفاع 29 درجة شمالاً ثم شرقاً طولياً 79 درجة غرباً حتى يمكنه من الاتصال بالملازم أول بامرلين وحيث يمكنه التوصل إلى توسيع عملية البحث.

كان عليهم أن يرسلوا تقارير كل ساعة من الوقت وأن يبقوا إرسالهم على الموجة 4805 كيلو سايكل بحيث إنها كانت الموجة الموجود عليها سرب الرحلة 19 (تي بي أم).

شهادة عامل اللاسلكي درجة ثانية ــ فيرنون كلاري قسم الاتصالات (ان ايه أس).

بنانا ريفر: عند حدود الساعة 7,50 أرسلت الطائرة 49 تقريرها: طائرة تدريب 49 الموقع الأول كان الساعة 8,35 مساءاً وذلك عندما فشل في الاتصال بالقاعدة عند 8,35 مساءاً فحاول عامل اللاسلكي الاتصال به وقد ناداه عدة مرات ولمدة ساعة وقد فشل خلال كل ذلك الوقت في الحصول على جواب.

شهادة الآمر ويليام لورانس قائد في حرس السواحل للولايات المتحدة الأمريكية (إن أي أس) في منطقة بنانا ريفر عند الساعة 9,12 مساءاً تلقيت معلومات من مركز العمليات المشتركة في ميامي بأن انفجاراً قد لوحظ وقوعه بواسطة طراد السواحل غينز مايلز عند الموقع 28 درجة 59 دقيقة شمالاً و 25 دقيقة غرباً.

عند الساعة 7,50 مساءاً... والانفجار قد أبلغ به وبأنه جدي وضخم وأن ألسنة اللهب استمرت لعدة دقائق. وقد استخلص من ذلك أن تكون تلك الحادثة خاصة بطائرة التدريب رقم 49 والتي كنا نحاول الاتصال معها على الموجة 3000 كيلو سايكل ولكننا لم نوفق. وقد لوحظ هذا الانفجار وسجل في الساعة 7,50 مساءً أي بعد 23

دقيقة بالضبط من تحليق طائرة التدريب رقم 49. إن موقع الانفجار قد تحـدد علـى بعـد 45 ميلاً بحرياً من محطة بنانا ريفر للطائرات التابعة للبحرية.

إن قائد الطراد غينز مايلز الذي صرح بأن طائرة قد اشتعلت فيهـا النـار في الهـواء وبسرعة وقعت في الماء وانفجرت وقد شـوهدت بقعـة مـن الزيـت طافيـة بالإضافـة إلى حطام لوحظ وشوهد من قبل طاقم الطراد. والضابط المسؤول في نيو سميما أعلن لاحقـاً أنه لم يلاحظ أي حطام، وأنه حتى لو كـان هنـاك حطـام فـإن الأمـواج العاتيـة للبحـر كانت قاسية بحيث لا تسمح بالتقاط أي شيء منه.

لم يشاهد أي شيء آخر خلاف ما شاهده طراد حرس السواحل غينز مايلز والذي لم يستطع التقاط أي من الحطام بسبب قساوة البحر وهياجه الشديد.

شهادة الملازم أول جيرالد باميرلين قائد طائرة التدريب 32 (أن ايه أس) قاعدة بنانا ريفر. بعد التحليق تابعنا حتى الساعة 5,50 وبدأنا البحث في مساحة واسعة وذلك عنـد وصولنا إلى النقطة المعينة وعند الساعة 8,15 كانت السماء ملبـدة بـالغيوم لمسـافة ( 800 إلى 1200 قدم) وأمطار متفرقة ورياح متوقعة غربية جنوبية غربيـة مـن 25 إلى 30 عقـدة والهواء شديد الاضطراب والبحر عالي الموج وقممه البيضاء تبدو واضحة إلى الأسفل.

وعند الساعة 9,45 جاءتنا تعليمـات بـالتقدم نحـو 25 ميـلاً شـرقاً مـن نيـو سـيميما لنتحرى عن انفجار أعلن عنه من قبل طراد ومع الرياح المواجهة القوية فقد احتجنـا إلى ساعة من الزمن تقريباً للوصول إلى النقطة المحددة. وبدأنا بمسح شامل للمنطقة التي أعلن عن حدوث الانفجار فيـها. وبدأنا البحث والتحقق عن طريق الرادار وعن طريق الرؤية بالعين المجردة واتضح أن لا أمل بالعثور على شيء.

إن حالة الطقس على مسافة 25 ميلاً إلى الشرق من نيو سميما عند وصولنـا كـانت الغيوم حتى ارتفاع 1000 - 2000 قدم والرياح المتوقعة كانت غربيـة ـ جنوبيـة ـ غربيـة حوالي 25 إلى 30 عقدة والهواء مضطـرب ولكـن لا يُتوقـع زخـات مطـر والبحـر هـائج جداً.

شهادة القائد وليام مورفي من حرس السواحل للولايات المتحدة ـ ميامي. لقد وصل بريد من الطراد سولومون. إن بحث الرادار لدينا أظهر أن طائرة بعد أن أقلعت من بنانا ريفر الليل الفائت مصحوبة بطائرة أخرى (طائرة التدريب 320) حيث انفصلت عن مسارها وسارت في المسار 45 درجة في اللحظة التي لاحظ بها الطراد غينز مايلز الحريق وفي نفس النقطة وفي نفس اللحظة اختفت الطائرة عن شاشة الرادار و لم تظهر ثانية.

الرأي 53 طائرة التدريب 490 (مارتن مارينر) انفجرت في البحر لسبب أو عدة أسباب غير معروفة عند موقع 28 درجة و 59 دقيقة شمالاً و 80 درجة و 25 دقيقة غرباً.

لقد ساعدت عدة عوامل على اختفاء الرحلة 19 وكان أهم عامل أدى إلى هذا الحدث هو فشل البوصلة الخاصة بالملازم تايلور. لقد أظهر التقرير أنه ما من طائرة كانت مجهزة بساعة ولكن لم يعرف ما إذا كان الرجال لديهم ساعات أم لا وذلك لأن تايلور كان يسأل باستمرار عن الوقت وهذا يدل على أنه لم يكن يحمل ساعة ولا يوجد طريقة أفضل لفقدان الإحساس بالاتجاهات من الطيران لفترة غير معروفة وفي اتجاه غير معروف أيضاً.

وكان تايلور قد حول إلى فورت لاوديردال من فترة قليلة قبل تلك الليلة وعدم معرفته بمنطقة البهاماس ربما تكون هي السبب في أخذه الافتراض الخاطىء بأنه فوق فلوريدا كيز ـ و لم يستطع تايلور أن يؤكد إذا ما كان محلقاً فوق المحيط الأطلسي وشرق فلوريدا أم فوق خليج المكسيك وغرب شبه جزيرة فلوريدا. وبالنتيجة فإنه غير اتجاهه عدة مرات فأخذ الرجال جيئة وذهاباً وبعد ذلك تحرك تدريجياً نحو الشمال أي إلى الشمال من البهاماس.

أما الخطأ الأساسي الثاني الذي منع الرحلة 19 من الإنقاذ هو تعنت تايلور بعدم تحويل موجة الإرسال إلى موجة الطوارىء وهذا أدى بالتالي إلى عدم قدرته على بقاءه على اتصال مع المحطات الأرضية. وقد تبين أنه قد خشي إذا ما غير موجة الاتصال فإنه لن يقدر على البقاء متصلاً مع فريقه من الطيارين على الموجة الجديدة ولن يستطيعوا التواصل مع بعضهم البعض.

إن الانتقال إلى قناة جديدة على الراديو 3000 كيلو سايكل كان سيتيح لهم التواصل على قناة لا يشوبها شائبة من أجهزة طائرات أو إذاعات أخرى تعيق الاتصال مثل الإذاعات الكوبية. وكانت سوف تهيء لهم المساعدة الممكنة من المحطات الأقرب إلى الرحلة 19 ومحاولة مساعدتها وذلك حيث أن كل أجهزة الراديو في المحطات تحتوي على محطة طوارىء بينما قناة التدريب ليس عليها تلك الكثافة من الاتصالات. كما أن الاتصال على موجة الطوارىء يتيح تحديد اتجاه المحطات وكيفية إيجادها ولذلك يصبح الوصول إلى موقع الرحلة 19 أسهل وأسرع.

أما العامل الثالث في الاختفاء فكان الطقس فمع أن الطقس كان حسناً إلا أنه وحينما انطلقت الطائرات محلقة تحول فجأة إلى حالة مختلفة. فقد أثبتت تقارير طيارات الاستكشاف أن الطقس كان مضطرباً والطيران غير آمن في هذه الأحوال وهناك سفينة في المحيط أعطت تقريرها عن أن الرياح كانت عالية وبحر هائج ولم يكن على الرحلة 19 طيارين متمرسين محنكين بل يودون الهبوط فوق سطح البحر الهادي وفي وضح النهار. ولكنه كان هناك قائد فقد إحساسه بالاتجاهات وأربعة من التلاميذ الطيارين الذين يحاولون الهبوط الاضطراري في البحر في ليلة مظلمة عاصفة لقد كان وضعاً ميؤوساً منه.

إن المعادلة الغريبة التي حيكت حول الطيارين من خلال الأسطورة لم تظهر في تقرير البحرية ولا اظهر التقرير أن مسؤولي برج العمليات كانوا في حالة من الإرباك أو مستنفرين.

والمعضلة لم تكن في عدم قدرة الرجال على تحديد اتجاههم ولكن في حيرتهم في أي اتجاه يجب أن يسلكوا ويكون الاتجاه المختار صحيحاً. لم يكونوا متأكدين في أي اتجاه من سماء شبه جزيرة فلوريدا هم يحلقون. وبدأوا يغيروا اتجاهاتهم باستمرار وغالباً ما كان التغيير بالطيران مباشرة تجاه الشرق أو مباشرة تجاه الغرب ومرة أخرى طاروا نحو الشمال كما قال تايلور، وذلك ليتأكدوا من أنهم ليسوا فوق خليج المكسيك.

ومع أن تايلور كان يسمح لطائره ببوصلة تعمل جيداً لتأخذ زمام القيادة ولكنه لم يضطرب خلال المحنة ولا حتى سمح بأن يأخذ زمام القيادة رجل آخر من تلاميذه نيابة عنه.

لقد قيل مراراً بأنه من غير المقنع أن تختفي الطائرات في منطقة محظورة مثل تلك المنطقة أما بالنسبة للتقارير الرسمية، فإن الطائرات ظلت تحوم وتحوم تائهة لمدة أربع ساعات قبل أن ينفذ وقودها أخيراً، لقد هبطوا في المحيط الأطلسي في مكان ما من شرق الولايات المتحدة وشمال البهامس، و لم تكن رحلتهم محظورة بأي شكل من الأشكال.

إن ضياع الطائرة مارين مارينر تعتبر لغزاً غامضاً لأنها اختفت بعد عدة دقائق من انقطاع الاتصال بالرحلة 19. إن الأسطورة تجعل آخر اتصال للرحلة 19 يأتي الساعة 4,25 مساءاً وإقلاع الطائرة مارينز بعد ذلك بقليل واختفائها مباشرة بعد الإقلاع وفي جو صاف، والشمس ما تزال مشرقة حيث أنها كانت ستدخل المنطقة التي دخلتها طائرات افنغر واختفت. وانفجار 7,50 بالنسبة للأسطورة أتى بعد اختفاء الطائرة ولهذا فإن الانفجار والاختفاء بالنسبة للمارينر لا علاقة للحدثين ببعضهم البعض.

ولكن في الواقع إن المارينر اقلعت الساعة 7,27 مساءاً والانفجار حدث في جو معتم وليلة مظلمة في المكان حيث ستصل الطائرة نفسها بعد 23 دقيقة من الطيران، لقد كانت الطائرة الوحيدة التي فقدت مع الخمسة الآخرين. أما المسؤولون الذين لم يسمعوا بالانفجار حتى الساعة 9,12 تأكدوا حالاً أنها المارينر طائرة الاستكشاف التي لم تحضر في موعدها الساعة 8,30 لإعطاء التقرير. أما الإسم الشائع للمارينر كان خزانات الوقود الطائرة وذلك لكثرة الدخان المتصاعدة في كل وقت، وكان لمجرد أن يشعل أحد أفراد الطاقم سراً سيغارة أو شرارة من أي مكان مما يجعل هذه الطائرة معرضة للانفجار.

أما على صعيد الأسطورة فإن المعلومات أعطيت على أساس أن المارينر كانت طائرة البحث الوحيدة التي ذهبت للنجدة. وكأن المقصود من ذلك إظهار أن تهديد

مثلث برمودا هو السبب وذلك لإبعاد السبب الفعلي عن واقع الجريمة. وكما تذكر الأسطورة أيضاً فإن طائرات أخرى قد أقلعت فقط بعد أن اختفت مارينر.

إن الطائرة المفقودة لم تكن الطائرة الوحيدة التي كانت تبحث. ولكنها لم تكن الأولى أيضاً التي أقلعت. طائرة دايزكي من ميامي (دمبو) كانت تحلق في الجو الساعة 6,30 ولكن الهوائي الخاص بها تجمد فجأة و لم يعد قادراً على الإرسال. وكذلك طائرات التفتيش التي أقلعت من قاعدة فيرو بيتش الساعة 6,45 ودايتون بيتش الساعة 7,21. وطائرة التدريب 32 وطائرة التدريب 49 لم تترك بنانا ريفر حتى الساعة 7,30 وبعض الطائرات أقلع بعد ذلك أيضاً وسفن عديدة أيضاً أرسلت للبحث.

إن مجلس البحرية للتحقيقات لم يقر بأن هناك إرباك واضطراب قد حدث كما تقول الأسطورة. لقد دونوا ست وخمسين حالة وستة وخمسين رأياً تستند إلى التحقيقات والشهادات لمدة أربعة عشر يوماً ومن بين الآراء الرأي رقم 37 الذي يقول بأن الرحلة 19 قد اضطرت للهبوط في الظلام فوق البحر إلى الشرق من شبه جزيرة فلوريدا بعد الساعة 7,04 مساءاً والرأي رقم 38 الذي يقول أن حالة البحر كانت هائجة ولا تسمح بالهبوط على سطح الماء.

وأحد أجزاء الأسطورة يقول إنه ومع إقفال البحث فقد أصدرت البحرية أمراً إلى كل البواخر العابرين للمنطقة بأن يستمروا بالبحث عن حطام وعن أحياء وإن هذا الأمر ما زال ساري المفعول حتى الآن. وهذا يظهر وكأن البحرية الأمريكية ما زالت تأمل بأن تجد شيئاً بعد كل تلك السنين وهذه ليست الحالة الحقيقية. وهذا في الواقع إجراء روتيني كجزء من إعلان عن إنهاء التفتيش وتتضمن العبارة إن المسافرين عبر البحر يبقوا متيقظين للموضوع. والتقرير لم يلغى أبداً بصفته تقرير وفي الحقيقة جزء من الأمر يلغي التفتيش.

وقصة حديثه عن الموضوع أن الملازم أول تايلور طلب أن يستبدل قبل أن تقلع الرحلة ولكن الطلب رفض ولهذا قال أحد المفسرين، ولهذا فإنه ربما كان في ذلك الوقت مريضاً أو سكراناً.

وفي التقرير الملازم أول آرثر كيرتس ضابط تدريب طيران ـ قاعدة فورت لاوديردال البحرية للطيران شهد كما يلي:

س ـ هل لاحظت أي شيء غير عادي بالنسبة لتصرف الطيارين في هذه الرحلة؟

ج ـ نعم، فإن الملازم أول تايلور طلب مني أن أجد مدرب آخر يحل مكانه بدون أن يعطي أي مبرر فقط إنه لا يريد أن يقوم بتلك الرحلة.

س ـ في أي وقت عمل الملازم أول تايلوب طلبه؟

ج ـ حسب معلوماتي حوالي الساعة 1,15.

س ـ ماذا كان رد فعلك على ذلك الطلب من ملازم أول تايلور؟

ج ـ قلت له إنني لا أستطيع أن أعطيه عطلة.

س ـ هل علمت بتحركات تايلور منذ ذلك الوقت حتى موعد الإقلاع؟

ج ـ لا أعلم يا سيدي.

س ـ هل لاحظت أي شيء غير عادي من تصرفات الملازم أول تايلور؟

ج ـ كلا يا سيدي.

س ـ هل ظهر أنه طبيعي من كل الأوجه؟

ج ـ نعم سيدي.

لم يشعر أي فرد من المشاركين في هذا التحقيق برغبة في اختبار هذه الشهادة والتأكد منها.

ولم يُذكر ذلك الطلب في التقرير مرة أخرى ولم يظهر في قائمة الحقائق أو قائمة الآراء حيث أن لها تأثير على الحادث. ويبدو أنه من غير المحتمل أن يكون المحققين قد اقتنعوا بأن يكون الملازم ولو بأضعف الاحتمالات مريض جسدياً أو أخلاقياً. ولكن على العكس من ذلك فإن صفحة أضيفت للتقرير في 14 تشرين الأول 1947 وفيها تحل البحرية تايلور من كل لوم عن الفقدان بالقول : "إن تطورات غير متوقعة وغير مرئية لأحوال الطقس قد تدخلت بحيث أن تغيرات طارئة حدثت تستدعي وجوده فتحمل المسؤولية حالاً فاستجمع الرحلة مجتمعة ولم يفرط بها ثم حاول ببسالة أن يعيد الرحلة إلى قواعدها وفي أسوأ الأحوال الجوية الغير مناسبة للطيران ".

هناك عدة أسباب منعت الرحلة 19 من أن تصل إلى بر الأمان فشل بوصلة الملازم أول طيار تايلور. فشل جهاز الإرسال بموجة واحدة العائد للملازم أول كوكس والذي كان من المفروض أن يكمل مع الرحلة الاتصال والتأخير في إرسال طائرات الإنقاذ ـ هبوط الظلام وحلول الطقس الرديء ـ عدم القدرة على تحديد موقع الرحلة 19 في الحال بواسطة قدرات اللاسلكي ـ عدم القدرة على إرسال معلومات بالسرعة الكافية عن الموقع المحدد ـ الفشل في كفاية جهاز التلكس ـ عملية التثليج التي أصابت هوائي طائرة دايزكي (دمبو) ـ التربية العسكرية التي حدت بالطيارين لأن يبقوا متحدين بالرغم من أن بعضهم كان يعلم بأنه يسلك الاتجاه الخاطيء ـ وكذلك حقيقة أن الرحلة 19 كانت آخر رحلة ذاك النهار ولو أن أحداً من تلك العوامل لم يحدث كان من الممكن أن تنتهي الرحلة نهاية مختلفة كلياً. فربما واحدة أو أكثر من الطائرات قد عادت وكان الحادث سوف ينتهي وينسى وما كان له أن يبقى كما الآن أغرب رحلة في تاريخ الطيران.

وأكثر ما يبعث على الحزن في هذه الحادثة أنه عندما أعطى الملازم أول تايلور تقريره عن الورطة التي وقع بها فقد كان حسب شهادة متأخرة فوق شعاب وصخور الجزر إلى الشمال من بهاماس. لقد كانت الرحلة-19 تقريباً في الاتجاه الصحيح عندما قرروا بأنهم ضائعون.



# كانون أول 1946

## سيتي بيل

بعد سنة تماماً من حادثة الطائرات الخمسة نوع أفنغر والطائرة المنقذة لهم، وقعت حادثة أخرى محيرة في منطقة جزر البهاماس. لقد وجدت السفينة الشراعية سيتي بيل مهجورة في عرض البحر في 5 كانون أول 1946. وقد كانت مبحرة من نساو إلى جزيرة غراند ترك.

وقد كانت في حالة جيدة وملائمة من كل الأوجه وحتى زوارق النجاة وكانت ما تزال معلقة على جوانبها. ولسبب غير واضح لم يجر تحقيق بالحادث أبداً. ونسيت هذه الحادثة بسرعة. ولو لاحقنا الموضوع فإننا سنجد حالة محيرة مثل حالة السفينة ماري سيلست أو كارول ديرينغ.

### جريدة نساو غارديان - الثلاثاء - 5 كانون أول 1946

لقد نتج عن العواصف التي سيطرت هذا الأسبوع على المنطقة أن وجدت السفينة سيتي بل مهجورة من قبل طاقمها بينما كانت في طريقها من نساو إلى جزر ترك... لقد وصل تقرير إلى ضابط الميناء هذا الصباح بأن السفينة أحادية الشراع، قد لوحظ وجودها مهجورة بين هوغ كي اكسوما وساندي كي. ولم يكن يبدو أنها تحمل ركاب أو بحارة ولم نستطع أن نؤكد الشائعات التي تدّعي بأن طراداً أمريكياً قد التقط من كانوا على متنها. ويبدو أن حمولة السفينة ما تزال على متنها كما هي.

كما أن الاعتقاد ساد هنا بأن عدة مراكب قد واجهت مشاكل ومصاعب عدة نتيجة للعاصفة التي هبت مؤخراً ولكن لم تتوفر لنا بعد المعلومات الكافية.

## نساو غارديان - السبت 7 كانون أول 1946

لقد أعلن اليوم ضابط الميناء أن سبعة أشخاص ناجين من السفينة الشراعية سيتي بيل والتي وجدت مهجورة بين هوغ كي وساندي كي قد وجدوا أحياء على متن طراد إنقاذ أمريكي ولقد فُهم من الناجين أنهم أخذوا إلى القاعدة الأمريكية اكسوما. والأمل كبير بأن تتوفر معلومات أكثر يوم الإثنين.

إن جريدة نساو غارديان لم تتابع القصة فنعرف من الناجين كيف حدث هذا الشؤم. وعلى الرغم من أنها فجوة تعيسة فإن الغطاء كان ملائماً لأن يبدو الحادث كما يروى في الأسطورة غير دقيق وحساس.

إن تقارير الجرائد أيضاً تتعارض مع الملاحظات الموضوعة عن الطقس باستمرار فهو لم يكن سيئاً أبداً أثناء الحادثة التي وقعت و لم يكن هناك ناجين في مثلث برمودا.

# 1947

## سوبر فورترس

في سنة 1947 اختفت قاذفة قنابل أمريكية نوع سوبر فورترس على بعد 100 ميل من برمودا. وبعد بحث مكثف لم يعثر لها على أثر. وقد افترض مسؤولون في سلاح الطيران الأمريكي بأن هناك تيار ضخم من الهواء الذي يهب صعوداً قرب تكدسات من السُحب هو ما أدى بالقاذفة إلى التحلل.

لم أستطع الحصول على معلومات أصلية عن الاختفاء. ولكن هناك تحليل منطقي في الأسطورة نفسها وهي أن عاصفة عمودية عملاقة تتحرك فيها تدفقات من الريح والغيوم في كلا الاتجاهين صعوداً ونزولاً والتي تصل سرعتها إلى 200 ميل في الساعة.

ولذلك فإن أي طائرة تمر خلال هذه السحب أو بالقرب منها قد تكون عرضة لأن تتناوب عليها تدفقات الرياح الصاعدة والهابطة في نفس الوقت فتضغط عليها طولاً وعرضاً.

ومع أن الطائرات تصنع لتتحمل جميع الاضطرابات ككل المحركات ، ولكن هناك قدرة محدودة لكل شيء، وما زاد عن تلك الحدود فإن أضعف منطقة في الطائرة سوف يقع.

إن أضعف منطقة في الطائرة عادةً وقابلة للانفصام هي منطقة الذيل ومنطقة اتصال

الأجنحة بجسم الطائرة فإن الضغط بقوة معينة على أي من هذه الأجزاء يمكنه أن ينزعها أو يحنيها مما يسبب بترنح لا يمكن السيطرة عليه والوقوع.

ولهذا فإن الطيارين يتعاملون مع هـذه المطبـات بحـرص وحـذر وعـادة مـا يحلقـون داخلها سهواً وعن غير قصد.



# كانون ثاني 1948

## ستار تايغر

عند ساعات الصباح الأولى ليوم 30 كانون الثاني لسنة 1948 اتصلت الطائرة ستار تايغر ماركة تيودر 4 والمملوكة من الشركة البريطانية الجنوب أمريكية للطيران ببرج المراقبة لجزيرة برمودا لإعطاء تقرير عن وضعها وكان كل شيء على ما يرام وإن وصولها كان في الوقت المحدد لها. وكان ذلك آخر إرسال يسمع من الطائرة. وقد ابتدأ البحث عنها قبل ساعات النهار الأولى فقد جالت عشرة سفن وأكثر من ثلاثين طائرة البحر والجو مغطية أكثر أجزاء المحيط وكذلك أقصى ما بإمكان الطائرة أن تصل إليه.

ورغم أن الطقس كان جيداً عند حدوث الاختفاء وكذلك عند البدء بالبحث الأولي فإنه لم يعثر لا على جثث ولا أنقاض ولا حتى بقعة زيت في المحيط. وفي مساء اليوم الثاني للحادث ابتدأ الجو بالتغيير فأوقفت حركة الطيران عن البحث وبقيت السفن تبحث وحيدة لعدة أيام أخرى بدون نجاح ثم أعلن بعدها عن الهزيمة بعدم الحصول على أثر.

وجرى تحقيق مطول بإشراف وزارة الطيران المدني أدى إلى الاستنتاج التالي: "لم يطرح على التحقيق مشكلة أكثر إرباكاً من هذه المشكلة" وأن "مصير ستارتايغر سوف يبقى لغزاً غير قابل للحل" . ويمكن للمحكمة أن تلمح إلى (إن هناك سبب خارجي ما قد هيمن على الركاب والطائرة في آن معاً).

والمعلومات التالية عن آخر رحلة للطائرة ستار تايغر هي قطعة مكثفة عن التقرير الخاص بالتحقيق الذي أدارته وزارة الطيران المدني في بريطانيا العظمى.

## تيودور ـ 4 ـ هو نوع الطائرة

إنها طائرة تيودور ـ 4. المصنوعة من المعدن بالكامل وهي طائرة أحادية تسير بواسطة دورة سائل التبريد على المحركات بالتناوب.

والطائرة تحمل جهازي إرسال لاسلكي متشابهين واحد إرسالي وعنده طاقة لعدة آلاف من الأميال ثم ثلاثة أجهزة تلفونات لاسلكية إرسال واستقبال وعندهم طاقة تصل إلى 200 ميل.

وتحمل 4 زوارق مطاطية متينة الصنع وهذه مزودة بمؤنة للطوارىء وأجهزة للأزمات وجهاز راديو للاتصال .

## صيانة ستار تايغر

من خلال تقرير لعمليات الصيانة في السجلات القديمة العائدة للطائرة ستار تايغر حدثت أزمتين طارئتين للطائرة... بعض العلل تعود للظهور في السجلات وليس فقط مذكور بأنها لم تصلح أثناء الرحلات ولكن الكشف العام عليها في محطات الصيانة فشلت بتحديد هذه العلل ثانياً إن هذه الطائرة لم تكن تقلع باستمرار بالمسافرين فتحملهم إلى مسافات طويلة فلا يبقى عيب مخفي إلا ويظهر. لقد أظهرت السجلات أن هناك نقص في قطع الغيار في المحطات التي تهبط فيها الطائرة وإنه كان في كثير من المناسبات الوقت غير كافٍ لها من أجل عمل صيانة شاملة لها.

## الطريق

الرحلة كانت من لندن إلى هافانا أول مرحلة كانت لندن ليشبونة وكانت محطة لليلة كاملة. والمرحلة الثانية كانت من ليشبونة إلى سانتا ماريا في جزر الآزور حيث إن الطائرة مدرجة على خانة تعبئة الوقود والانطلاق بعدها إلى برمودا. وكل المسافة الباقية تسلكه الطائرة فوق المحيط لا جزر ولا قطع برية تصادفها على الطريق.

وإذا أحصينا معدل حالات هبوب الرياح في فصل الشتاء فإن الطائرة بعد أن تنهي رحلة 1960 ميلاً بحرياً عند الوصول إلى برمودا تجد أن كمية الوقود الباقية فيها لا تكفي لتكملة الرحلة إلى أي جهة أخرى.

لا توجد سفينة ملاحظة على طول المسافة وفي المنطقة لا يوجد سوى سفن تجارية والتي تزود الطائرة بالمعطيات الجديدة. والطقس على طول الطريق يجب أن يكون مستنتجاً من الملاحظات المأخوذة من الكتل البرية والجزر في أمريكا وأوروبا وأفريقيا وعن طريق هذه المعطيات تتزود بها الطائرة أثناء الرحلة بمعلوماتها.

ولكن الاعتماد على التكهنات يكون أجدى وأفعل في مناطق حيث تكون المعطيات أكثر ومتوفرة أكثر.

إن درجة صحة التكهن بخصوص الرياح والسحب هي معتدلة فقط مع أن الشائع هو مواجه الرياح الرأسية والتي هي أقوى بكثير من الرياح المتوقعة وخصوصاً في فصل الشتاء.

وبغض النظر عن عدم صحة توقعات حالة الطقس فإن الطريق سهل للطيران إنه طقس دافيء للملاحة وإنه لا يوجد معوقات مثل على سبيل المثال (التثليج).

وطريقة التوقعات بالنسبة للأحوال الجوية قائمة على طرق خاصة بالملاحة وحساب الفلك وعلى ملاحظة النجوم واستعمال جهاز الآلة السدسية لقياس زوايا النجوم وذلك في الأحوال الجوية الجيدة وبوجود نجم ثابت.. هناك صعوبة بوجود خطأ حسابي إلا بمعدل 15 ميلاً كحد أقصى.

إن حساب موقع السفينة يحدد على أساس حسابي لموقع النجوم مع موقع السفينة على جهاز الآلة السدسية مع مراعاة العوامل الطبيعية الأخرى.

**الطاقم**

لا شك بأن الفريق المشكل هو طاقم خبير، والشهود الذين عرفوا كابتن ماكميلان كانوا بدون أسماء وذلك لتقديرهم لكفائته العالية...

ضابط الاتصال توك قد وصف بأنه الأكثر خبرة والأكثر قدرة... وكل هؤلاء الضباط لهم خبرتهم السابقة على طريق برمودا، ولكنهم لم يطيروا سابقاً مع بعضهم كطاقم واحد.

## آخر رحلة على "ستار تايغر"

لقد أقلعت ستار تايغر من مطار لندن في رحلتها الأخيرة يوم 27 كانون ثاني 1948. إن العطل الذي طرأ على جهاز التدفئة الخاصة بالمقصورة. والخلل الذي أصاب إحدى البوصلات قد أعيد تصليحهم في الليلة التي أمضتها الطائرة في لشبونة.

وفي جزر الآزور تلقى الطيار ماكميلان تقرير من مكتب الأرصاد الجوية وقرر أن يبقى ليلة أخرى هناك... وكان هناك طائرة أخرى تابعة لمؤسسة الخطوط البريطانية لأميركا الجنوبية تنتظر فرصة مناسبة للإقلاع إلى برمودا.. وتلك كانت لانكستريان جي . ايه جي دبليو ال وبقيادة كابتن غريفين.

وفي صباح اليوم التالي ذهب قائدي الطائرتين سوياً إلى مكتب الأرصاد الجوية وبعد ذلك قررا في النهاية أن يطيرا الواحد بعد الآخر بساعة واحدة.... وكانت قوة الرياح الرأسية المضادة قد تراجعت وقد قررا الطيران على ارتفاع يبلغ 2000 قدماً. متحملين قوة معاكسة أقل للرياح. ولأخذ الطائرة إلى ارتفاع أقل من قاعدة السحب.

لقد قدرت طائرة ستار تايغر للرحلة حوالي 12 ساعة و 26 دقيقة والوقت المرجح للوصول إلى برمودا الساعة 3,56 صباحا في اليوم التالي.

وقد تطورت المشاكل على الطائرة من لشبونة مع نفس البوصلة، وقد أصلحت في الآزور مرة أخرى، ويبدو أن الكابتن ماكميلا قد أخذ كمية كافية من الوقود. وقد قال املاءها حتى العنق وامتلأ الجميع، وقد كان الوزن الزائد 936 باوند وقد نقص هذا الوقود الزائد بواسطة احتراق الوقود وهذا لم يكن له علاقة بالكارثة على أي حال. والكابتن ماكميلان وإصراره على ملء الخزانات يعني أن ماكميلان يقدر المصاعب التي تواجهه من الرياح الرأسية. وهذه الرياح تحتوي في الغالب على مركبات تمنع طائرة

تيودور مع الخزانات المملوءة من الوصول إلى برمودا. وعادة ما تزداد الرياح الرأسية من وقت لآخر وأقوى كل التكهنات. مرتين قبل الاتجاه غرباً حاولت الطائرة ستار تايغر أن تتحول إلى غاندر في نيوفاوند لاند نتيجة حسابات الرياح الرأسية وهذه طائرة تيودور 4 أخرى تواجهها الرياح الرأسية أقوى من التكهن الذي وصل مؤشر عداد الوقود عنده يشير إلى صفر. وقائد الطائرة بعث بتنبيه إلى هيئة البحر والجو للإنقاذ وقد بدأ استعداده للهبوط الاضطراري وبالرغم من أن هذا الحادث لم يتلق أي رعاية ولو صغيرة، ولكنه يؤكد على أهمية ان تكون الطائرة مجهزة بالوقود.

إن الإقلاع على طريقة لانكستر من مطار سانتا ماريا عند 2,22 عصراً في 29 من كانون الثاني ولحقت بها ستار تايغر عند الساعة 3,34 عصراً. وقد هبطت طائرة لانكستر على أرض مطار كيندلي - برمودا الساعة 4,00 صباح اليوم التالي، وبعد أن هبطت بهدوء، لم تعد طائرة ستار تايغر تشاهد أبداً منذ تلك اللحظة. ومع ذلك فإنها خلال طيرانها كان جهاز الإتصال يظهر بأنه في حالة جيدة والتقارير عن وصف الحالة كانت تصل في كل ساعة تباعاً بواسطة ستار تايغر، حتى آخر تقرير وقد وصل في الساعة 3,00 صباحاً. وفي هذه التقارير 3 مسائل مهمة وتحتاج إلى تعليق.

أول هذه المسائل تتعلق بمستوى الارتفاع فوق البحر حيث كانت الطائرة محلقة. فهي مسألة مهمة، وذلك يتعلق بالمسار فكلما كان تحليق الطائرة منخفضاً فإن القدرة على التعامل مع أي حالة طارئة تصبح أصعب على المستوى المنخفض للطيران والذي من الممكن أن يزعج توازن الطائرة فقد كان مرسوماً للطائرة أن تبقى على ارتفاع 2000 قدماً بما فيها الممرات ومع هذا فإن السجلات لا تحتفظ بارتفاع عال، ومن المستحيل القول على أي ارتفاع كانت تحلق الطائرة حينما توقف الاتصال معها.

والمسألة الثانية... تتعلق بالنظام... أي محطة إرسال على اتصال مع أي طائرة لا يجب أن تسمح لأي طائرة أن تتأخر عن الاتصال لفترة تزيد عن نصف ساعة، وعلى أية حال يلاحظ من السجل الخاص بالاتصالات بأن برمودا سمحت بمرور 55 دقيقة

دون أن يحدث اتصال وفي مرة أخرى 42 دقيقة. هذه الأحداث لا يجب أن تكون غير ذات مدلول وخاصة إذا وضعنا باعتبارنا فقدان الاتصال الأخير.

والمسألة الثالثة تتصل بالمعلومات المعطاة عن الطقس. الرياح... في كل المناطق ما عدا في آخر منطقة كانت قوية أكثر من تنبؤات مرصد سانتا ماريا كان الحساب على طريقة لانكستر للوقت اللازم للوصول إلى برمودا. يجب إعادة النظر فيه فقد كان متأخراً ساعة كاملة عن الوقت المحدد سابقاً. وعند الساعة 1,26 فجراً حصل قائد الطائرة (لانكستر) على نجماً ثابتاً والذي بين له أنه خارج المسار المطلوب. وكان حيث توقعات جزر الآزور الفلكية "رياح خفيفة ومتنوعة" . وفي الحقيقة كان يواجه رياحاً جنوب غربية وتبلغ سرعتها 48 عقدة. وخلال الساعة التي تلت هذا الواقع كان قد انحرف بمقدار 68 ميلاً إلى شمال النقطة المحددة لمساره الحقيقي.

وينبثق عن هذه المسائل حقيقتين. أولاً التأخر في إعطاء الرد وثانياً عدم القدرة على الاعتماد على تنبؤات الطقس المتقاطعة مع المسار الخاص بالطيران.

وبغض النظر عن كل ذلك، فإنه لم يكن هناك شيء غير طبيعي أو عادي من خلال المراسلات من وإلى الطائرة ستار تايغر. لقد عدلت بتوقيت الوصول من الوقت المتوقع الوصول حقيقةً 3,56 فجراً إلى 5,00 فجراً. وقد أشارت تقارير كل ساعة الواصلة من الطائرة إلى تقدم طبيعي. مع أنها أخذت بعيداً عن مسارها الحقيقي مثل طائرة لانكستر وذلك بسبب تغيرات الرياح وكان تقريرها عن الحال الساعة 2,00 صباحاً، أظهر أن باستطاعتها الحصول على نجم قياسي ثابت فيكون موقعها معروف أين هي في نفس اللحظة وليست مسجلة ضمن حسابات جامدة فقط. وحتى الساعة 3,00 صباحاً في 30 كانون ثاني، وهكذا إنه استنتاج منطقي يستند على الحقائق المعروفة بأن ستار تايغر كانت تملك رحلة هادئة وراسخة وبدون أحداث تذكر. لقد استلم قائدها تقارير الأحوال الجوية وتنبؤاتها عن برمودا ولكنهم لم يستلموا (أو ربما سمعوا مصادفة) تقارير عن الرياح معادة بناءً على طلب لانكستر الساعة 2,42 فجراً.

لقد سُمعت ستار تايغر مرتين عند الساعة 3,02 بدلاً من 3,00 تقرير الساعة المتفق عليه وعند الساعة 3,04 وفيها يطلب من برمودا تحديداً لموقعه بالراديو وقد أعيد الطلب الساعة 3,15. وقد كان باستطاعة العمليات في برمودا أن تعطيه قياساً من الدرجة الأولى لموقعه 72 درجة وقد كان سار حسب ذلك ووجه طائرته حسب التوجيهات وحصل على المطلوب وهذه كانت آخر ما سمع من ستار تايغر.

وعند أقرب مكان يمكن تقديره بالنسبة للطائرة ستار تايغر أو إلى أي منطقة يحتمل أن تكون قد وصلت من بعد ذلك، كان الطقس ثابتاً. لم يكن هناك معوقات مناخية جدية قد تؤثر على بنية الطائرة أو تشكل أي خطورة على جسم الطائرة و لم يكن هناك عواصف كهربائية.

لقد ظهر القمر عند الساعة الواحدة فجراً وكانت قاعدة السحب على ارتفاع 2000 قدم كانت غيوماً متقطعة (مقسمة على ستة أعشار) ولكنها تزداد سماكة كلما اتجهنا صوب جزيرة برمودا. لقد شاهد قائد طائرة لانكستر الغيوم من خلال الفجوات السحابية حتى 90 ميلاً من موقعه لقد شاهد أولاً الأنوار البحرية لبرمودا عندما كان على بعد 25 ميلاً منها.

إن موظف الراديو اعترف بأنه عندما حاول الاتصال بالطائرة اختفت عن السمع لمدة 55 دقيقة والمرة الثانية 42 دقيقة المرة بعد الأخرى وقال: لقد كنت مشغولاً بطائرات أخرى في نفس الوقت... وربما يكون ذلك هو السبب. وفي سجله يظهر جلياً أنه لم يكن مشغولاً حينها وأضاف: أنا تخيلت أن السماء مليئة بالإشارات في ذلك الوقت من محطات أخرى والتي ممكن أن تكون حقيقة أيضاً. ومع هذا فإنه للواقع لم يعلن خلال تلك المناسبتين عن حالة الطوارىء وهو الأمر المتحتم عليه بناءً على التعليمات المعطاة له بأن يعطي إنذار الطوارىء إذا فقد الاتصال مع الطائرة لمدة تزيد عن نصف ساعة، وهذا الذي لم يحدث في كلتا الحالتين.

السيد ريتشاردز عندما اتصل بستار تايغر لإعطائه تحديد المكان الساعة 3,15 أعطاها الساعة 3,50 وذلك عندما انقضت 35 دقيقة دون سماع إشارة من الطائرة. فناداها مرة أخرى فلم يحصل على رد فسأل برج الاتصال في برمودا إذا ما عملوا اتصالاتهم. فأجابوا بالنفي فعاد ينادي من جديد (ستار تايغر) عند الساعة 4,05 صباحاً ومرة أخرى لا جواب. لقد مضت خمسون دقيقة عند آخر اتصال. لم يعد يتذكر إذا ما اتصل بهيئة فقدان الاتصال ، ولكنه عاد وقال لنفسه إنه ربما قد فعل ولكن أوراق التسجيلات الخاصة بذلك لم تظهر أي شيء بهذا الخصوص الساعة 4,40 صباحاً. أي الساعة 12,40 بالتوقيت المحلي نادى مرة أخرى، ولكنه دون طائل، ثم وبعد 95 دقيقة من آخر اتصال صرح بأن هناك حالة طوارىء.

لقد سئل السيد ريتشاردز إذا ما كان فقدان الاتصال بالطائرة الساعة 4,40 قد سبب له أي إرباك أو اضطراب. أجاب كلا فلم يكن الإرباك قد حل قبل الخامسة صباحاً.

لقد اتخذت خطوات فعالة وحماسية عندما أعلنت حالة الطوارىء الساعة 4,55 فجراً، لقد أعلنت حالة الطوارىء في قسم البحث والإنقاذ التابع لسلاح البحرية الأمريكية في قاعدة كيندلي وعند 7,16 أي 9,16 بالتوقيت المحلي كانت هناك طائرة تفتيش مجهزة بشاشة رادار تحلق في الهواء. وفي اليوم التالي 25 طائرة أخرى كانت تبحث أيضاً في كل منطقة في البحر حيث توقعوا أن تكون طائرة الستار تايغر قد هبطت أو وقعت. وقد استمر البحر حتى حلول الظلام وكان ذلك يوم 3 شباط ورغم أن 104 رحلات كانت قد نفذت وأكثر من 882 ساعة طيران قد حلقت ففي الواقع إن عدة إنذارات خاطئة وصلت من راديو اللاسلكي ومن الإشارات الصادرة عن أجسام مرئية في الماء كلها جرى التدقيق فيها وبدون أي نتيجة. وقد ساد طقس سيء جداً أثناء البحث عن الطائرة المفقودة. وبعد خمسة أيام من البحث والتنقيب وبذل أقصى الجهود فقد أهمل البحث نهائياً. لم يعثر على أثر لستار تايغر ولا أثر لحطام ولا لأي أثر آخر يتعلق بالطائرة منذ أن شوهدت لآخر مرة.

## تحليل للسبب المحتمل للحادث

إن هناك أسباب جيدة لافتراض عدم استلام رسالة إحباط من الطائرة وذلك لأن هناك محطات كثيرة كانت تستمع إلى إرسال لاسلكي الطائرة. ولم يصرح أي من هذه المحطات عن استلام رسالة بهذا الشكل. ولهذا فإنه من الممكن جداً أن يكون هناك حادث قد وقع فجأة والتي كان من المتعذر على الطاقم أن يبلغها. ربما تكون الطائرة قد ضلت الطريق إلى برمودا فانتهى الوقود منها. إن النظرية القائمة على أن المعلومات الملاحية قائمة على إرسال أجهزة الراديو اللاسلكي فإن الحادث يكون قد وقع بسرعة هائلة قبل أن يتمكن فريق الطائرة من إرسال طلب الغوث أو حتى قبل أن يتأكدوا ما إذا كان الأمر بهذه الأهمية حتى أصبح الأوان قد فات.

فشل كلي لجهاز راديو الإرسال اللاسلكي يعزى إلى أي شيء آخر غير المحول الكهربائي لأنه بعيد الاحتمال كلياً لأن هذا الجهاز مزدوج ـ أما أنواع الأعطال العادية فتبقى تحت الملاحظة الكافية.

إن مصدر الكهرباء يتم تزويده بواسطة مولدي كهرباء وبواسطتهما يتم شحن بطاريات مخزنة. وهناك احتمال إذا توقف المولدين والبطاريات عن العمل كليهما معاً عندها يتوقف الراديو اللاسلكي عن الإرسال. واحتمال كهذا بعيد الحصول.

وتوقف كلي لجهاز الإرسال أمر غير ممكن الحصول. وحتى لو تعطل جهاز الإرسال بعد الساعة 3,15 بقليل فإن قائد الطائرة حتماً سيجد طريقة إلى برمودا والتي لم تكن تبعد عنه أكثر من 340 ميلاً بحرياً، أي ساعتين ونصف من الطيران. وحتى بدون مساعدة من جهاز اللاسلكي وحتى بدون الحصول على معلومات عن الرياح والتي كان سيحصل عليها عن طريق الراديو. فقد كان هدفه بين مجموعة من الجزر الصغيرة ومجهزة بأضواء بحرية كاشفة حول الساحل وقد كانت الرؤية حوالي 30 ميلاً في كل الاتجاهات وكان لديه 3,3/4 الساعة للتمكن من الوصول إلى برمودا قبل أن تنتهي كمية الوقود لديه.

وعند اتباع التعليمات التي تمت الساعة 3,15 صباحاً والذي سينتقل على أثرها إلى مسار جديد وسيكون في الأحوال المستجدة للريح قد وجد نفسه معداً حوالي 30 ميلاً عن برمودا بحدود الساعة 5,30 صباحاً.

ولكن لن يكون صعباً على الطائرة العثور على الجزيرة في وقت قصير وفي حالة الرؤية التي سادت حينها.

إن احتمال أن يكون انقطاع التيار الكهربائي مسؤول عن انحراف الطائرة عن مسارها أمر لا يؤخذ به وذلك لأن البوصلة الدوارة سوف تتوقف أيضاً عند ذلك وهي خاضعة لسيطرة مغناطيسية. وهناك أيضاً بوصلتان إضافيتان بقدرة وجودة عاليتين.

ومع هذا فقد تبين أنه لو كانت الظروف قد أجبرت الطيار على استعمال معطيات وبيانات أخرى غير تلك الموجودة بين يديه لكان الاحتمال كبيراً بنجاته ونجاحه في الوصول إلى برمودا.

لا يوجد أسس ثابتة يمكن الاستناد إليها عندما نفترض بأن ستار تايغر قد وقعت في البحر بسبب عجز جهاز الإرسال لديها فسبب فشلها في اكتشاف اتجاهها الصحيح، ثم بسبب نقص المحروقات في خزاناتها.

## الأسباب التي يمكن إلغائها

العيوب الناتجة عن التصنيع: لا يوجد مستند رسمي يؤكد أن تصميم الطائرات تيودور 4 أو تيودور 4 الخاصة نوع ستار تايغر فيه أي عيب تقني أو نواقص فنية معينة تقل في جودتها عن المواصفات العملية الثابتة.

مخاطر الأحوال الجوية: ولا يمكن أن نستند إلى هذا الاستنتاج الذي يشير إلى أن الطائرة فقدت بسبب مخاطر الأحوال الجوية.

خطأ في مقياس الارتفاع: إن هناك احتمال بسيط أن تكون الطائرة قد وقعت في الماء نتيجة خطأ في مقياس الارتفاع.

أخطاء ميكانيكية في المحرك: الأعطال لأسباب ميكانيكية في أحد المحركات محتمل ولكن الطائرة قادرة على الطيران بثلاث محركات فقط بكل أمان وبوزنها الفعلي يكفيها محركين وتصل بالوقت الملائم.

## الأسباب التي لا يمكن حذفها

النار... إن حدوث حريق... هو الآن عملية نادرة جداً وخصوصاً أن كل الاحتياطات اتخذت في التصميم من أجل منع حدوث أي حريق وهذا النوع من الطائرات مجهز بكل وسائل إطفاء الحريق... إنه من غير المحتمل أن لا يكون نداء الاستغاثة قد بثته الطائرة إلا إذا كان قد شب حريق مفاجيء كحادث جانبي وذلك بعد توقف جهاز الراديو للإرسال اللاسلكي وهذا يتطلب بالتالي أن تجتمع الفرصتين في وقت واحد.

فقدان السيطرة... عندما يكون التحليق على ارتفاع منخفض مثل هذا فإن الوقت اللازم لتصحيح الخلل الناتج عن فقدان السيطرة على الطائرة ليس كبيراً.

ضعف قوة المحرك... يبقى هناك احتمال عن أن المحرك يحتاج إلى وقود ليس فقط إن نقص الفيول بعيد الاحتمال ولكن يجب أن يكون قد لوحظ بكل تأكيد مسبقاً في بداية الرحلة.

## الاستنتاج

وعند الوصول إلى نهاية هذا التقرير يجب القول حقيقةً أنه لم يعد هناك مشاكل محيرة واجهت التحقيق ووجب التحري عنها. وفي غياب كامل لأي دليل يعتمد عليه بتحميل المسؤوليات للطبيعة أم لقصور في ستار تايغر بحد ذاتها. و لم تستطع المحكمة أن تفعل شيئاً سوى افتراض الاحتمالات والتي لم يتوصل أي منها إلى مستوى الترجيح. في كل الفعاليات التي يشترك فيها الإنسان والآلة بتدخل عنصران من طبائع مختلفة.

العنصر الأول هو عنصر من المعادلة الإنسانية يعتمد على عوامل معروفة. وهناك عنصر ميكانيكي معرض لأن ينحل من كل القوانين المختلفة. إن العطل قد يطرأ على الاثنين إما منفردين أو متصلين. وربما يكون هناك سبب خارجي يطرأ فيصيب الإثنين

معاً والذي حدث في الواقع لن يعرف أبداً. وإن مصير ستار تايغر والذي سيبقى إلى الأبد لغز بدون حل.

إن اختفاء طائرة ستار تايغر يعارض كل التحليلات كما أن كل اقتراحات الحلول تبدو بعيدة الاحتمال، إنها فعلاً اللغز الغامض للجو في هذا العصر..

ومع أن سبب فقدان الطائرات غير معروف فعلاً فإن الفشل في العثور على أثر لها لا يعتبر لغزاً. لقد كان الطقس يحطم خلال المراحل الأخيرة من الطيران. والرياح كانت تزداد.. وكان وقود الطائرة الاحتياطي يتقلص. وكان البحر يزداد صخباً وصياحاً وكان الأمل بهبوط اضطراري على سطح بحر كثير الموج وفي حلك الظلام أمر غير مأمون و لم يكن الحطام عادة ليبقى واضح للعيان بعد حدوث الكارثة، كما يتصوره الخيال وخصوصاً خلال طقس رديء. لقد كان بإمكان طائرة ستار تايغر أن تحط فوق المياه كما حدث قبل ذلك بخمس ساعات حينما حطت الطائرة المجهزة بالرادار فورتريس حيث وصلت إلى المنطقة، وكما حدث قبل ثمان ساعات من إشراق شمس ذلك النهار، وذلك حيث شاركت طائرة أخرى في البحث.

**يوفو (UFO)** : لقد أبدع الكتّاب، إذ جعلوا من هذه الكلمة (يوفو) الصحون الطائرة كلمة ذات مدلول في تقارير المحكمة. "بعض الأسباب الخارجية ربما كان لها السيطرة على كلاهما الإنسان والآلة" والتفكير الظاهري بأن المحكمة اعتبرت إن بإمكان الصحون الطائرة أن تكون مسؤولة عن ذلك، وكان ينقصها الشجاعة الكافية للتعبير عن ذلك بوضوح فتخرج هذه الفرضية إلى العلن. وفي سياق الكلام الموجود في التقرير إن "التأثير الخارجي" ممكن أن يكون أي شيء غير التأثير الإنساني أو الميكانيكي (الآلي) مثل الطقس مثلاً.

يجب أن يوضع في الاعتبار أن المحكمة قد استنتجت بأن كثيراً من الأسباب المرجحة للاختفاء كان بعيد الاحتمال. فإن المحكمة لم تصرح بأن أي منهم كان مع

ذلك مستحيلاً. وإذا كان قد وقع عطل في جهاز الإرسال فإنــه مـع ذلـك افـتراض مـن الصعـب وقوعـه أيضـاً. وإن النقـص في أجهـزة الملاحـة مصحوبـاً بريـاح عاصفـة وقلـة احتياطي من الوقود قد أوجدت واقعاً محرجاً وعصيباً بحيث لم يترك مجالاً للخطأ (بوقوع الكارثة) وعلى كل حال، فإن ما حدث لطائرة ستار تايغر سيبقى إلى الأبد لغز غامض.



# آذار 1948

## آل سنايدر

كان آل سنايدر (جوكي) خيالاً وذو شهرة عالمية، وقد كـان في رحلـة بحريـة مـع اثنين من أصدقائه حيث أرسو مركبهم الطراد المستأجر في المياه الضحلـة قـرب سـاندي كي. وكانوا قد انطلقوا من الإصبـع الجنوبـي لشـبه جزيـرة فلوريـدا ثـم جذفـوا لمسـافة قصيرة بالقارب الصغير، وذلك من أجل متعة صيد السمك لعـدة سـاعات، و لم يعـودوا بعدها إلى الطراد.

وقد ابتدأ حرس السواحل البحث عنهم بمساعدة ما لا يقل عن ألف رجل ومئـات من القوارب والطائرات. وقد عثر على قارب التجذيف الصغير قرب جزيرة صغيرة على بعد ستين ميلاً إلى الشمال، ولكنه كان فارغاً. وبعد أن أنهـى حـرس السـواحل بحثهـم جمعت زوجة شنايدر وأصدقائه المال لاستعماله في مزيد من البحث ووضعوا الجوائز التي تصل إلى 15000 دولار لمن يكتشف عن مكان وجـود الرجـال أو جثثهـم وبـالرغم مـن الجائزة التشجيعية فإنه لم يعثر لأي من الجثث الثلاثة على أثر.

### ميامي هيرالد ـ الأحد 7 آذار 1948

كاتب المقال آرثر آل همبرت. إن سرعة الريح القصوى لشهر آذار قد حدثت هنا خلال 24 ساعة وتنتهي يوم السبت. وقد صرح مكتب الأرصاد الجوية المدنية ـ ميـامي، أن الرقم القديم قد تحطم الساعة 7,23 مساءً يوم الجمعة، وذلك عندما سجلت السـرعة

المستمرة للريح بحوالي 48 ميلاً بالساعة، علقت تحذيرات تخص الطائرات الصغيرة من ملبورن جنوب فلوريدا كيز مساء يوم الجمعة، وما حول فلوريدا جنوباً قد مدد العمل بها 24 ساعة أخرى.

وعند بلوغ الحد الأقصى لسرعة الريح ليلة الجمعة، كانت أغصان الأشجار تتطاير عن الأشجار، وكثير من الشبابيك قد تحطمت، وهناك لانش قد غرق في المياه ما بين الشاطىء والمياه العميقة.

## ميامي هيرالد - الأحد - 7 آذار 1948

الطراد الثقيل التابع لدورية خفر السواحل والبالغ طوله 38 قدماً، قد توجه بعملية جريئة يوم السبت لإنقاذ 4 كوبيين من مركب الشحن ذو 170 قدماً، فيرجينيا بينما الأمواج العظيمة قد جرفته بعنف محطماً إلى قطع على حاجز المرفأ في غوفمنت. فكانت الأمواج تقذفه إلى أعلى وإلى أسفل كفلينة صغيرة.

لقد كانت السفينة فيرجينيا قد قذفت إلى الشاطىء بواسطة أمواج بلغ ارتفاعها 15 قدماً والتي نشأت بفعل الرياح الشمالية الشرقية والتي ضربت ساحل ميامي ليلة الجمعة.

وقد أوشك طراد خفر السواحل على الانقلاب عندما واجهته موجة عملاقة وتكسرت على صفحة جانبه العريضة. لقد كانت السفينة فيرجين تحمل ونشاً وجرافة (بلدوزر) وهيكل وسيارة إسعاف وبضاعة أخرى.

وبعد ذلك ابتدأ بحث حرس السواحل بالطائرات والزوارق عن زورق صغير 16 قدماً تابع لليخت ايفلين - كي. والذي فشل في العودة إلى كيز يوم الجمعة وكان على متنه ثلاثة رجال ولكن أسماءهم لم تكن معروفة.

## ميامي هيرالد - الإثنين 8 آذار - 1948

كاتب المقال جون وايبل — حرس السواحل — وطائرات مدنية وزوارق كانت تبحث يوم الأحد عن ثلاثة صيادي أسماك ومن بينهم أعظم خيال لدى الأمة (الأمريكية) آل سنايدر من ميامي سبرنغز والذي كان قد فقد منذ يومين في خليج فلوريدا. كانت ثلاثون طائرة تجوب الفضاء الواسع للماء والجزر جنوب إصبع شبه

جزيرة فلوريدا وغرباً حتى جزيرة درا تورتوغاس. خلال يومي السبت والأحد. وكان قد أعلن عن فقدان الرجال الثلاثة مع زورقهم يوم الجمعة حينما اجتاحت عواصف بسرعة 50 ميلاً بالساعة خليج فلوريدا. لقد أبحروا الساعة الخامسة من بعد ظهر يوم الجمعة من اليخت ايفيلين كي والزي ار سي بالقرب من كريغ وهي مدينة على الطريق السريع اوفر سيز. ولم يرهم أحد بعد تلك اللحظة.

لقد وضعت جوائز تشجيعية للباحثين تصل إلى 15000 دولار. وقد استمروا بجهودهم لعدة أسابيع. وبالرغم من الإعاقة التي سببها البحر الهائج والرياح العاصفة. ازدادت الآمال لدى الرجال الباحثين عندما وجد الزورق الخشبي الصغير بالقرب من مدينة ايفرغليدس. 60 ميلاً إلى الشمال من ساندي كي. وفي منطقة تحوي شجر معروف ومستنقعات تعرف باسم عشرة آلاف جزيرة.

هذا وقد وجد الزورق مقلوباً رأساً على عقب وكانت أرضيته مكسرة والمحرك قد دفع دفعاً وقد ظهر وكأن شخصاً قد ظهر وكأن شخصاً حاول الإلقاء بنفسه إلى البحر مصحوباً بحبل. أما حرس السواحل والذين كانوا قد أنهوا تفتيشهم منذ بضعة أيام عادوا من جديد للبحث بمعية مئات من المتطوعين أصحاب الزوارق وطيارين وباحثين فرديين مصحوبين بالكلاب المدربة.

لقد عثروا على بعض الدلائل ولكنها أثبتت أنها ليست الدلائل المطلوبة. لقد وجدت آثار لثلاثة أقدام وعرف أنها آثار أقدام لفتاة صغيرة تعيش بالقرب من مكان الحادث. وهناك رسالة على الرمال ولم يقتنع أحد بأنها كتبت بواسطة الأشخاص أنفسهم. وكذلك وجدت رسومات لأسهم تشير إلى الاتجاه المقابل، وقد محيت من قبل البحارة من سكان المنطقة. تحقيقات "عن الصقور الحوامة" والتي كشفت عن حبارين ميتين...

لم يكشف عن شيء في الواقع يدل على أن أي من الرجال الثلاثة قد وصل إلى الشاطيء.

لقد فشلت الأسطورة في أن تذكر نقطة واحدة "صغيرة" عن اختفاء آل سنايدر. ألا وهو الإعصار الذي ضرب الزورق الصغير والرجال الذين كانوا يصطادون السمك في الظلام.

# كانون أول 1948

# دي ـ سي ـ 3

واحدة من أكثر الأمور غموضاً لكل حوادث الاختفاء في مثلث برمودا والتي حدثت في فجر يوم من أيام كانون الأول المعتمة يوم 28 سنة 1948. ألا وهي طائرة الركاب دي سي ـ 3 والتي كانت مؤجرة للإقلاع من سان ـ جوان في بورتوريكو إلى ميامي واختفت ضمن الرحلة نفسها وهي في طريقها إلى ميامي. وكان الجو صافياً، والطيارون مؤهلين ومن ذوي الخبرة. ولم يكن يبدو أن هناك أي إشارة بوجود مشاكل ميكانيكية. وكان قائد الطائرة روبرت لنكويست، ومساعده ايرنست هيل والمضيفة ماري باركس.

وكانت الرحلة تعيد سبعة وعشرين راكباً ومن بينهم طفلين إلى بلادهم بعد قضاء عطلة عيد الميلاد. وقد كان الركاب ما يزالون في جو العطلة وكانوا يغنون ترانيم عيد الميلاد بينما كانت رياح خفيفة تدفع الطائرة باتجاهها الطبيعي. كان ذلك عند الساعة 4,13 صباحاً، وذلك عندما بدأت أشعة أضواء المدينة تدفىء الأفق. اتصل لنكويست ببرج المراقبة في مطار ميامي، معلناً أنه يتقدم من مدرج المطار على بعد 50 ميلاً إلى الجنوب. وإن كل شيء يجري بشكل جيد وأنه ينتظر تعليمات البرج للهبوط.

وبعد ذلك فإن المصير الذي كتب عليهم قد حدث لهم في تلك اللحظة فجأة وبسرعة هائلة بحيث أنهم لم يتمكنوا من طلب استغاثة. وبدأ برج المراقبة بإرسال

تعليماته بشأن الهبوط ولكن لينكويست لم يجب، فبينما كانت الطائرة في آخر مراحل طيرانها وتتهيأ للهبوط وكانت تقريباً ضمن حدود اليابسة وبكل بساطة اختفت.

وابتدأ بحث شامل خلال ساعات قليلة، وكان الطقس رائعاً، وكان البحر صافياً وهادئاً وحتى ضحلاً في معظم الأماكن التي أعلن عن اختفاء الطائرة في محيطها وحيث أعلنت عن نفسها لآخر مرة بحيث يمكن رؤية الأجسام الكبيرة من خلال الماء الضحل في قاع البحر. مئات من السفن والطائرات جابت المحيط من سان جوان حتى فلوريدا مهيمنة بذلك على البحر الكاريبي ـ ايفرغليدز ـ خليج فلوريدا ـ خليج المكسيك ـ كيز ـ كوبا ـ هيسباتيولا ـ وجزر البهاماس. لا أثر لدليل قد وجد خلال البحث والتفتيش. ولا حتى سترة نجاة ولا جزء صغير من حطام ولا بقعة صغيرة من الزيت ولا حتى قطيع واحد من أسماك القرش أو سمك البركودا، وهي التي تظهر دائماً في هكذا مشهد عندما تحدث الكارثة. وحتى هذا اليوم لم يظهر أحد ليلقي بصيصاً من الضوء على هذا الغموض المعتم.

## مجلس الطيران المدني يسجل تحقيقات الحوادث

## إيربون للنقل المتحد ـ ميامي ـ فلوريدا ـ 28 كانون أول 1948

**تاريخ الرحلة :**

عند الساعة 10,03 مساءً يوم 27 كانون الأول 1948 أن ـ سي ـ 16002 أقلعت من مطار ايسلا غراندي في جزيرة سان جوان في بورتوريكو باتجاه ميامي.

وبعد إحدى عشرة دقيقة من التحليق اتصلت الطائرة ببرج المراقبة في المطار. ولكن الاتصال لم يستلم من قبل برج المراقبة ولكنها كانت متوقفة عند إدارة الطيران والاتصالات في سان جوان، وذلك عندما أخبرت الطائرة البرج بأنها متجهة إلى ميامي ـ بفلوريدا ولكن إدارة الطيران والاتصالات في سان جوان لم تستطع أن تتصل بالطائرة مرة أخرى، مع أن محاولات عدة جرت دون أي فائدة تذكر وعند الساعة 11,23 مساءً استلم مركز إدارة الطيران الأجنبي لعبر البحار في ميامي بفلوريدا اتصال من أن سي 16002 معلناً أنه يطير على ارتفاع 8500 قدماً... ويتوقع وصوله فوق جنوب كايكوس

عند الساعة 12,44 بعد منتصف الليل ، وعند ميامي الساعة 4,05 صباحاً في 28 كانون الأول 1948.

مركز مراقبة الطيران الأجنبي لعبر البحار في نيو اورليانز قد حدد موقع إرسال التقرير من أن سي 16002 عند الساعة 4,13 صباحاً، وتتركز على مسافة 50 ميلاً جنوب ميامي وهذا كان آخر اتصال معروف وصل من الطائرة. وقد حدثت عدة محاولات غير ناجحة للاتصال بالطائرة عبر إدارة الطيران والاتصالات من سان جوان حتى ميامي وحتى نيو اورليانز أيضاً.

وقد أخذ علماً بالموضوع مجلس الطيران المدني عند الساعة 8,30 صباحاً، بأن أن سي 16002 كان يعتبر متأخراً عن موعده. وأنه حين أعلن أن الطائرة قد فقدت حتماً. فأبلغ حرس السواحل للولايات المتحدة الأمريكية الذي استنفر وقام ببحث مكثف وسريع عن الطائرة المفقودة.

**التحقيق:**

في كانون الأول لسنة 1948 وعند الساعة 7,40 مساءً تقريباً حطت الطائرة أن سي 16002 في مطار سان جوان ـ بورتوريكو بعد صعوبة واجهوها في جهاز تبديل السرعة في عمليات الهبوط. وكان الطيار لينكويست يقول بأنه عند خفض جهاز تبديل السرعة في الهبوط كان يعطي إنذار بواسطة لمبة الإنذار بأنه لا يعمل. لقد سئلت شركة صيانة في المطار عن فحص بطاريات الطائرة، فوجد بأنهم فارغي المحتوى من الكهرباء، وأن مستوى الماء فيهم منخفض. وقد أبلغوا بأن شحن هذه البطاريات سيأخذ عدة ساعات حتى يشحنوا ويعودوا إلى مستواهم الطبيعي من قوة الكهرباء، فطلب قائد الطائرة من الميكانيكي أن يملأ البطاريات بالماء وإعادتهم إلى الطائرة بدون شحن، وكان جهاز تبديل السرعة للهبوط ما زال يشير إلى عدم فاعليته ولكنه بقي بدون تصليح.

عند الساعة 8,30 مساءً كان طاقم الطائرة أن سي 16002 يعد تقريراً عن خطة الطيران من سان جوان إلى ميامي (IFR) وسجل قائد الطائرة أن الطائرة كانت في حالة جيدة وتعمل جيداً. ومع هذا فإن الطائرة تأخرت ساعة عن الإقلاع بسبب مشاكل

نقص الكهرباء في البطاريات. ونتيجة لهذا التأخير فإن الخطة التي وضعها طاقم الطائرة أصبحت غير ذات نفع وعند الساعة 9,15 مساءً تقريباً انطلقت سيراً الطائرة أن سي 16002 إلى آخر المدرج 27 و لم يستطع برج المراقبة أن يتصل بها بواسطة اللاسلكي. فذهب رئيس مصلحة النقل لبورتوريكو إلى حيث الطائرة متوقفة في آخر المدرج 27 حيث أخبره طاقم الطائرة أن جهاز الاستقبال يعمل جيداً ولكن لضعف في البطاريات فإن الإرسال لا يعمل. وبعد التباحث مع الطاقم ثم مع برج المراقبة بواسطة جهاز الطوارىء في السيارة. فسمح مدير الطيران للطائرة أخيراً بأن تقلع بعد أن تسير سيراً كافياً. ولقد تقرر أن تبقى الطائرة في محيط سان جوان حتى تشحن بطارياتها فتمكن جهاز الإرسال من العمل. ولو طبق مثل هذا الإجراء فكان إعداد تقرير عن خطة الطيران وحالة الطائرة من جديد قد تم فعلاً وطارت الطائرة إلى ميامي. إنما الذي فعلا أن الطائرة أقلعت الساعة 10,03 مساءً وبعد 11 دقيقة فقط، اتصلت بإدارة الطيران والاتصالات في سان جوان أنه لا يستطيع الاتصال ببرج المراقبة وأنه سوف يستمر بالطيران حتى ميامي حسب التقرير المعد عن خطة الطيران (أي اف ار) وقد بث التقرير من الطائرة أثناء طيرانها. ولكن المحاولات التي جرت للاتصال بالطائرة حسب الخطة الموضوعة للتأكيد على وضعها لم تؤد إلى أي نتيجة.

لقد طار القائد لينكويست من سان جوان إلى ميامي لحساب مؤسسة ايربورن للنقل قبل ذلك على أساس مساعد لقائد الطائرة ولكنها المرة الأولى التي يطير فيها على هذا الخط كطيار لحساب هذه الشركة. لقد طار أيضاً على هذا الخط لحساب شركات طيران أخرى وكذلك عمل في الطيران الحربي في نفس المنطقة.

**تحليل:**

لم يتم فحص أي حطام من أي نوع... وذلك حيث إنها ما تزال مفقودة. وخلال فترة الإقلاع من سان جوان كان جهاز الإرسال في الطائرة معطلاً وذلك عائد لأن البطاريات كانت فارغة من الكهرباء. فلم يصل أي تقرير عن أي مشكلة تحدث أو أي جزء في الطائرة لا يعمل عدا الجهاز الكهربائي في الطائرة.

لقد أصبح معلوماً أن جهاز الإرسال في الطائرة كان يعمل عند الساعة 4,13 صباحاً عندما ـ استلمت نيو اورليانز .... تحديد لموقع التقرير على بعد 50 ميلاً جنوب ميامي إنه من المحتمل أن يكون هناك عطل ما له علاقة بالاتصال المتلقي عند نيو اورليانز من قبل الطائرة، مما حدا بجهاز الاتصال إلى التعطل وكذلك البوصلة الاوتوماتيكية وربما يكون قائد الطائرة مخطىء في تحديد مكانه. وحيث إن الطائرة لديها مخزون من الوقود يكفيها لأن تستمر 7,1/2 ساعة في الطيران ومنذ أن أرسلت الطائرة تقريرها مضى ست ساعات وعشرة دقائق من وقت الإقلاع، مما يعني حدوث خطأ ما في إعطاء تقرير عن الموقع.

إن إعادة نظر في تقرير حالة الطقس يظهر أن تغييراً قد يطرأ على حالة الريح من شمالية غربية إلى شمالية شرقية، وذلك عندما اقتربت الطائرة من ميامي بدون حدوث أي تغيير في سرعة الرياح عما كان معلناً من التوقعات. وبدون علم الطاقم عن هذا التغيير أيضاً، وكان باستطاعة الطائرة أن تنحرف شمال المسار لمسافة 40 إلى 50 ميلاً، وبالنسبة لمجلس الطيران المدني: لو أن الطيار لم يكن على علم بالتغيير فإن الطائرة سوف تنحرف إلى أقصى الجنوب وبهذا فإنه سيخطىء إصبع فلوريدا وسوف يستمر في الطيران فوق خليج المكسيك.

لا تقرير مجلس الطيران المدني ولا ميامي هيرالد ولا جريدة نيويورك تايمز قد أوضحوا أن الطيار لينكويست قد رأى أضواء ميامي كما افترض بعض الكتاب السابقين. وقد افترضوا أن لينكويست كان 50 ميلاً إلى الجنوب ، وذلك لأنه هو قال ذلك في آخر إرسال التقط له. ولهذا فهم افترضوا أن يكون بالقرب وضمن مدى الرؤية لمدينة ميامي.

وبعكس ما ذكرت الأسطورة فإن طائرة دي سي - 3 لم تكن على اتصال بمطار ميامي وذلك حسبما ذكرت جريدة ميامي هيرالد في عددها الصادر يوم 29 كانون الأول "إن محطة نيو أورليانز أبلغت سلطات حرس السواحل الرئيسية في ميامي أن الرسالة من الطائرة لم تسمع هنا".

إن موقع الطائرة الحقيقية لم يعرف أبداً أنها فقط تكهنات وكان الموقع الثابت في الأربعينات عملية صعبة وشيء خارق أيام الموجات القصيرة للإرسال اللاسلكي. وحتى اليوم ومع تطورات الأجهزة فإن حرس السواحل يفترض دائماً بأن هناك أخطاء معينة في تقارير المواقع وقبل استعمال كل موجات أجهزة قياس المسافات. ولا توجد طريقة محددة لتحديد الموقع بدقة، وذلك حسب مصطلحات المسافات والاتجاهات.

والمواقع كانت تحدد تقديرياً بناءً على حسابات مستندة على سرعة الرياح الارتفاع وضغط البارومتر ودرجة حرارة الهواء الخارجي واتجاه الرياح وسرعتها ووزن الطائرة ثم وقت الطيران أيضاً، وهذه الحسابات تتم بمساعدة الملاحة الجوية إذا ما سمحت الظروف بذلك، ولكن كل تلك الترتيبات تقريبية. وعندما قال لينكويست بأنه على بعد 50 ميلاً كانت تقديرية وكان من الممكن أن تكون 100 ميلاً وعادة في نهاية رحلة طويلة عادة ما يبلغ الطيارين عن أنفسهم بأنهم أقرب مما ينبغي أن يكونوا في الحقيقة.

وبالمثل عندما يعلن طيار ما بأنه إلى الجنوب من نقطة معينة فهو يعطي تقريراً تقريبياً فقط. فقد يكون لينكويست في مكان ما إلى جنوب النقطة التي حددها عند ذلك الوقت ولكنه ليس بالضرورة باتجاه مباشر نحو الجنوب.

لو كانت طائرة دي سي - 3 قد طارت في مسار مباشر من سان جوان فإنها سوف تصل مباشرة وبخط مستقيم فإن التقرير عن 50 ميلاً تظهر أن المسافة إلى الجنوب من ميامي، فإذا كان حسبما ذكر بأنه على بعد 50 ميلاً إلى الجنوب فسوف يكون خارج المسار بمسافة معتبرة. وعند تكديس كل تلك الاحتمالات للأخطاء فإن دي سي - 3 من المحتمل أن تكون في مساحة شاسعة إلى الجنوب من ميامي، عندما وقعت. وقد تكون بعيدة جداً عن ميامي باتجاه الجنوب الغربي وبدرجة كبيرة جداً بحيث تكون وقعت خارج المنطقة كلياً.

أما بالنسبة للاسطورة فإنه من الغريب أن تكون الطائرات والسفن التي تبحث عن الطائرة لم تجدها في مياه فلوريدا الجنوبية والتي لا تزيد في عمقها عن 20 قدماً ومع أن

جسماً كبيراً بحجم جسم الطائرة دي سـي ـ 3 لا يمكن أن يخطئه أحد فإن أحداً لم يتمكن من اكتشاف الطائرة في تلك المنطقة.

إن الخرائط البحرية تشير إلى أن كثيراً من المناطق الموجودة في جنوب فلوريدا ضحلة وأنه يوجد منطقة ضحلة لا يقل عرضها عن 10 إلى 15 ميلاً داخل البحر وكذلك هناك مناطق ضحلة إلى الشرق وهي المحيطة بحافة جزر البهاماس وما بين تلك المنطقتين الضحلتين ينحدر قاع البحر انحداراً شديداً بعمق يعادل 5000 قدماً في مضائق فلوريدا والتي يجري من خلالها التيار الهائج علف ستريم. فقط مساحة صغيرة ضحلة في تلك المنطقة والطائرة الراكدة في القعر بعيدة عن النظر وعن قدرة الوصول إليها. وربما تكون طائرة دي سي ـ 3 ما تزال غائصة في الأعماق وتجنح إلى الشمال مع التيار (غلف ستريم Gulf Stream) الهائج بينما البحث كان يجري أبعد من ذلك بكثير.

وكذلك حالة الطيارين يجب أن يعمل لها اعتبار فقد كانوا حين أعطوا تقريرهم يعملون منذ 20 ساعة وكان معظم هذا الوقت في الجو فقد كان يوماً طويلاً جداً وقد يكون تقريرهم وتقديرهم للأمور وحساباتهم متأثرة بتعبهم الجسدي. والطائرة ربما تكون قد هوت في حدود الساعة 5,45 صباحاً على أبعد تقدير والتي من المرجح أن تكون قد نفذت من الوقود. وربما تكون قد هوت أبكر من ذلك أي في حدود 4,15 صباحاً. وعلى أية حال فإن دي سـي ـ 3 لا بد وأن تكون قد هبطت اضطرارياً في البحر أثناء الظلام وهذا ما دمرها. ولو بقي أثر خلفهم ليدل على وجودهم أحياء فلن يبقى أبداً لأن مياه التيار الجارفة (غلف ستريم) والسريعة لن تبقى لهم أثر وتخفيهم في الأعماق. وحيث أن أول طائرة ستصل إلى المنطقة لن تصل قبل التاسعة أو العاشرة صباحاً. ويحتاج التيار فقط إلى 3 ساعات على الأقل و 6 ساعات على الأكثر حتى يخفى أي بقعة زيت أو جزء من حطام، والسبب الحقيقي لفقدان هذه الطائرة لن يعرف أبداً ولكن يوجد عدة عوامل مهمة و لم تذكرها الأسطورة.



## كانون أول 1949

## ستـار اريـل

في 17 كانون الثاني سنة 1949 اختفت الطائرة ستار اريل التابعة للشركة البريطانية لأميركا الجنوبية للطيران تحت ظروف شبيهة بتلك التي حدثت مع أختها السفينة ستار تايغر والتي فقدت قبل سنة تقريباً. لقد اقلعت الطائرة ذات المحركات الأربع من مطار كندلي في برمودا مع طاقم من سبعة أشخاص وثلاثة عشر راكباً وكان صباحاً جميلاً مشرقاً وسماءً صافية برحلة إلى جامايكا وبعد ساعة اتصل قائد الطائرة كابتن ماكفي اتصالاً روتينياً إلى برمودا لإعطاء تقريره الاعتيادي عن وضعه. نحن في الارتفاع الطبيعي للطيران، الطقس جميل، والوقت المتوقع للوصول كما هو محدد في لائحة الوصول و لم يسمع عنها أو يرها أحد بعد ذلك..

لقد علم عنها بأنها كانت تطير في مسارها الاعتيادي في آخر وقت لها عندما اتصلت لآخر مرة. وكل أجهزة الملاحة أكدت بأنها سوف تبقى ضمن المسار الاعتيادي . هل كانت ستار اريل تعاني من فشل في بنائها، مما أدى إلى تحطمها وإذا ما تحطمت فإن الحطام سيكون منتشراً على مساحة كبيرة. هل حدث هبوط اضطراري فوق البحر الذي عرف عنه أنه هادىء لا بد أن يكون هناك ناجين في تلك الحالة وعلى الأقل فإن قوارب النجاة سوف تنطلق تلقائياً من مخابئها في الأجنحة وسوف تلتقط من أحد الباحثين، ومع هذا فإن البحث المكثف كان يجري في مناخ جيد وبعد عناء كبير لم يتوصل أحد إلى الحصول على أي شيء يخص الطائرة أو ركابها .

أما التحريات التي جرت بواسطة وزارة الطيران المدني لم تستطع أن تسلط الضوء على السبب الذي أدى إلى اختفاء الطائرة ستار اريل.

وحسب التقرير المعمول من قبل وزارة الطيران المدني. كان لدى الطائرة وقوداً يكفيها لمدة عشر ساعات طيران وما ستصرفه في رحلتها لن يزيد عن 5,30 ساعة طيران لقد كانت تطير بدعم من الرياح وتحمل حمولة خفيفة نسبياً. وقد كان الطقس جيداً وكانت الطائرة فوق معدل التجمد وكانت عملية التجليد غير واردة.

كان الطاقم يتمتع بكفائة عالية، وكان قائد الطائرة ماكفي قد أمضى 4200 ساعة من الطيران بما فيها 2000 على الطائرة بي أس ايه ايه وخبرة مكثفة على الطريق التي كان يسلكها عندما اختفى. وكان الضباط المساعدين من ذوي الخبرة أيضاً وخصوصاً ضابط اللاسلكي، فقد كان معروفاً بمهاراته الفائقة.

الأربعة مهندسين والمختصين بالرولز رويس قد أثبتوا جدارتهم في الماضي ولا يوجد أي شك بكفاءتهم. وقد كان يستعمل في هذه الطائرة دواسر من نوع دوهافيلاند و لم يفشلوا في أدائهم خلال تاريخ طائرات تيودر.

لقد حملت ستار اريل معها جميع معدات السباحة بما فيها مجموعة أجهزة استقبال واتصال جهاز قياس الاتجاهات، بوصلة اوتوماتيكية ورادار.

مجموعة أجهزة أمان وتشمل 3 زوارق قابلة للنفخ يتسع كل منهم لاستيعاب من 15 شخصاً إلى 18 شخصاً ومجهزة بوسائل الإبحار والإنقاذ، إسعافات أولية ولاسلكي للإرسال واللاسلكي ضمن الزورق مخزن داخل الطائرة، وهو يحمل نداء استغاثة أوتوماتيكياً يرسل تلقائياً ويبث على موجة تصل إلى 73 ميلاً، وعندما يصطدم أنف الطائرة بالماء فإن كل المفتاح الأوتوماتيكي في الأنف يقوم بباقي العملية فيسبب بإلقاء الزوارق من مخابئهم وينتفخون آلياً، وأحزمة النجاة في الطائرة للركاب والطاقم الموجود على الطائرة: وبالإضافة إلى الأبواب الاعتيادية فإن خمسة أبواب أخرى موجودة ويمكن فتحها عند حدوث طوارىء للتخلص من الطائرة.

أما بالنسبة للصناعة فإنها جيدة لأن الأخطاء التي وجدت في الطائرة السابقة تيودر 4 قد أثبتت أنها بعيدة الاحتمال. فالطائرة التي طارت لمدة تزيد عن 350 ساعة

وبدون أي مشاكل تذكر. وقد كان علماء الأرصاد الجوية متأكدين من أن لا مشاكل جوية تعيق الطائرة على طول الطريق. وإذا كانت الطائرة تعاني من مشاكل في التصنيع فإن ذلك كان سيظهر جلياً وخصوصاً عندما تتعرض لضغط قوي أثناء تحليقها في المنطقة الطوافة على ارتفاع 18,000 قدم فإنها لم تتأثر أبداً بحيث إنها كانت تبقى صامدة دائماً.

وبينما احتمال اختطاف الطائرة لم يلغى نهائياً، ولكنه لم يتوفر أية أدلة تثبت أن لها علاقة بضياع الطائرة.

وبالنسبة لتقرير مكتب الأرصاد الجوية عن حالة الطقس فإنه لم يكن هناك أي تعقيدات مناخية من أي نوع. ولكن كان هناك بعض السحب على الطريق ولكنها كانت تحت مستوى المنطقة الطوافة. وكانت الرؤية غير محدودة فوق السحاب وتحتها الرؤية محجوبة قليلاً.

ومع أن السبب الحقيقي لاختفاء الطائرة ستار أريل سيبقى غير معروف أبداً، فإنه لا بد من الإشارة إلى بعض المعلومات الدالة في التقرير لم تذكرها الأسطورة.

عند الساعة 9,32 صباحاً، أي بعد 51 دقيقة من الإقلاع كابتن ماكفي اتصل ببرمودا: "لقد انطلقت من مطار كندلي فيلد عند الساعة 8,41 الوقت المتوقع للوصول عند كنغزتون هو الساعة 2,10 عصراً، أنا أنطلق برؤية واضحة عند 18000 قدم. وأنا أطثير فوق 150 ميلاً إلى جنوب من كندلي فيلد الساعة 9,42 والوقت المتوقع للوصول عند 30 درجة شمالاً 9,37. وأنا أغير اتجاه الإرسال إلى أم آر اكس كينغزتون. هذا وقد أعلن عن استلام الرسالة من قائد الطائرة بوضوح كامل لتغيير الذبذبة إلى كنغزتون.

عند الساعة 1,52 عصراً بعد أربع ساعات و10 دقائق من استلام آخر رسالة من الطائرة وقبل 18 دقيقة من موعد الوصول المتوقع لها. هناك رسالة من كنغزتون إلى برمودا وتطلب معلومات عن جي - اغري وتشير إلى أن الطائرة لم تتصل بجامايكا منذ انطلاقها من برمودا.

وهكذا فإن كينغزتون قد أطلقت الإنذار الأول عند 1,52 وقد وصلت إشارتها إلى برمودا الساعة 2,23 ومرت إلى برمودا ووصلت إلى المراقبة الساعة 2,30 عصراً.

عند الساعة 2,45 اتصلت نساو بأن جي ــ اغري لم تتصل بكنغزتون وقد حان الوقت لوصولها وتطلب معلومات عنها.

عند الساعة 2,54 أرسل تقرير من إدارة الطيران المدني في برمودا بواسطة التلكس أن لا أحد يملك معلومات عن جي ـ اغري وأن جميع المعنيين بالموضوع قد أعلموا به.

عند الساعة3,05 إدارة الطيران المدني في عمليات مطار برمودا قد أمرت بإجراء البحث اللازم بواسطة ستار اريل (تيودور ـ 4) والتي حطت في نساو عند 1.43 وهي في طريقها من كنغزتون إلى برمودا.

وعند الساعة 5,08 أرسلت رسالة من نيويورك من إدارة الإنقاذ البحري الجوية الأمريكية إلى إدارة الولايات المتحدة للطيران المدني ـ برمودا للتخطيط والبحث.

الطائرة تيودور ـ 4 والتي أقلعت من نساو عند الساعة 4,25 عصراً إلى برمودا قد أعطيت إليها التعليمات بالبحث في المسار المفترض لستار أريل. لقد كان المسار منقسماً إلى جزئين عند الدرجة 27 شمال 69 درجة غرب عند الساعة 7,05 وقد هبطت تيودور ـ 4 في برمودا عند 9,20 عصراً... وعند الساعة 4,47 عصراً طارت طائرة من برمودا إلى نقطة 500 ميلاً على طول الطريق المؤدي إلى كنغزتون وطارت ميلاً باحثة بدقة متناهية عن الطائرة وهي في رحلة العودة. وفي نفس اليوم أقلعت طائرة أخرى وطارت عند المساء كل المسافة المطلوبة من برمودا حتى غوانتا نيمو كوبا.

إن الطائرة ستار اريل والتي سمعت لآخر مرة عند الساعة 9,42 صباحاً قد تكون وقعت بسرعة هائلة بعد تلك الرسالة مباشرة وكان ذلك على الأرجح الساعة 11,00 صباحاً، وذلك عندما كان تقريرها التالي مستحقاً، ومع أن التقرير الرسمي لا يقول متى وصل الباحثون في اليوم التالي. قد تكون باكراً أي قبل أن تشرق الشمس بكثير مع أن الرؤية لا تتم جيداً إلا عند السابعة صباحاً تقريباً أو بعد عشرين ساعة من احتمال وقوع ستار اريل تقريباً. وحتى لو بقيت الطائرة محلقة في الجو حتى اليوم التالي من بعد

الظهر وبدون أن ترسل تقريراً عن الموقع فإنها سوف تقع 12 ساعة على الأقل قبل أن تلحظ فهل كانت ستبقى حتى ترى.

إدارة الطيران المدني لبرمودا ـ قسم مكتب العمليات الجوية إن العبارة الواردة في السطر "تغيير الموجة إلى كنغزتون" في آخر تقرير عن الموقع هذا شيء غير عادي. لقد كانت الطائرة قد حلقت لمسافة 150 ميلاً عند ذلك الوقت بعيد عن برمودا والتي تبعد 1100 ميلاً عن كنغزتون. ونتيجة لخبرتي بطائرتي على هذا الطريق، فإنني أجد أنني لا يمكن أن أتجه إلى كنغزتون حتى يصبحا متعامدين مع نساو... والذي أدهشني وهو شيء غير عادي بأن ستار اريل ترسل إشارة بأنها ستحول الموجة إلى كنغزتون قبل أن توجد اتصال مباشر مع كنغزتون وأنا أستغرب لماذا برمودا لم تأخذ أي خطوة تجاه الموضوع، وذلك حيث إن الطائرة عندما اتصلت آخر مرة، كانت تبعد فقط 150 ميلاً بعيداً عن المطار، وذلك حيث إن الإجراءات والتعليمات المطلوبة، تطلب أن تبقى الطائرة تحت المراقبة والاهتمام حتى تصبح في منتصف المسافة التي ستقطعها تقريباً وإن برج المراقبة لا يجب أن يتخلى عن مهمته حتى يكون متأكداً تماماً من أن العلاقة مع المحطة الأخرى قد تمت وبشكل جيد.

إدارة الطيران المدني والاتصالات ـ المندوب المحلي في كنغزتون، والحقيقة التي تؤكد بأن الطائرة لم تعمل أي اتصال مع كنغزتون لأنه لم يكن هناك من سبب ملح وسريع يختص بالاجراءات العادية للطائرة وموقعها 30 درجة شمال وهي تتجه إلى نساو حتى منتصف المسافة على الرحلة من برمودا إلى كنغزتون عندما اتصلوا بكنغزتون.

لقد أعطيت المعلومات لكنغزتون بواسطة الهاتف بأن ستار اريل ستعمل اتصالاتها، ولكن لم يكن هناك اهتمام بالاختفاء وعمل اتصال هاتفي، وذلك لعلمهم بأن أجهزة اللاسلكي كانت ضعيفة بشكل غير معقول تلك الأيام. لقد اقتنعت كنغزتون بأن الطائرة سوف تعاود الاتصال مع برمودا حتى تأتي ضمن الموجة وكنغزتون لم تكن تعلم بأن ستار اريل، قد انطلقت من برمودا وبرمودا لم تكن تعلم بأن الطائرة لم تكن على اتصال مع كنغزتون.

إن الاحتمال بأن تكون الطائرة قد أقفلت موجتها مع جهة دون أن تتصل مع موجة أخرى من جهة أخرى فهي لا تعني بأنها تحتاط تجاه أحد الإجراءات التي يضعها أعلى المسؤولين حتى يومنا هذا.

إن عدم رؤية الطائرة تهبط هو الذي جعل التأخير يبدو طويلاً مع التأكد من أن الطائرة لم تتصل وأن الاتصال لم يبدأ بعد حتى أصبح الوقت متأخراً للبحث والوصول إلى منطقة الهبود الاضطراري أو التحطم حيث حل الظلام. ولو كان هناك إجراءات معينة متخذة بخصوص تحويل المراقبة ــ لكان الباحثين قد وصلوا صباح اليوم التالي باكراً.

رأي: من خلال النقص الواضح في الأدلة وذلك لعدم وجود حطام فقد سجل أن سبب الحادثة غير معروف.

ورغم أن طائرة تيودور ـ 4، كانت تطير بنجاح في برلين اير لفت ولكنها لم تكن تستخدم لحمل المسافرين أبداً بعد خسارة ستار تايغر وستار اريل.



# آذار 1950

# غلوب ماستر

لقد اختفت طائرة أمريكية من نوع ماستر إلى شمال المثلث بينما كانت في رحلة إلى ايرلندا في آذار 1950.

## نيويورك تايمز 24 آذار 1951

لندن ـ السبت 24 آذار. صرح ضابط أمريكي من سلاح الجو للولايات المتحدة هنا في مطار شانون إن الطيار قائد الطائرة الباحثة قد أبلغ بأنه رأى تماوجاً وحطاماً على طول الخط الأطلسي للطيران متبوعاً بطائرة نقل عملاقة تابعة لسلاح الجو للولايات المتحدة سي 124 والتي فقدت منذ 24 ساعة وعلى متنها 53 راكباً وهذا الأسطول الضخم من الطائرات الباحثة والتي تمسح الاتساع المطلوب والبالغ 800 ميلاً للمحيط قد أسرعت إلى المنطقة حيث يوجد تموجات الحطام والموجودة على بعد 450 ميلاً إلى الغرب من ايرلندا.

هذه الطائرة العملاقة المستعملة للشحن قد سمعت آخر مرة يوم أمس باكراً بينما كانت تطير برحلة روتينية من الولايات المتحدة الأمريكية إلى برلين.

والطيار الخاص بطائرة بي 29 سوبرفورت قد أرسل لاسلكياً نداء الأمل معلناً أنه رأى لمعاناً وحطاماً. وقد بين أيضاً أنه شاهد ما يمكن أن يكون زورق نجاة. وقال ضابط من سلاح الجو الملكي بأن البحار عالية الموج، وأن هناك رياح قوية في المنطقة وإعصار متوقع بدأ يثبت وجوده على سواحل الشاطىء البريطاني.

القائد هوراس ستفنسون قائد المهمة الأمريكية للإنقاذ الجوي في ايرلندا ــ مطار شانون، والذي أخبر المراسلين " إنني خائف بأنه سيأخذ وقتاً. ربما ساعات وحتى تصل سفن الرصد الجوي". ولقد كان بانتظار طائرة النقل بي 29، ليتأكد من الطيار عن حقيقة ما رآه، هل ما رآه حقيقة أم خيال. وأضاف قائلاً إن الطيار قد يكون مخطئاً. ولقد اتصل الطيار أنه رأى ما رآه عند الساعة 12,45 صباحاً بتوقيت لندن، وذلك بعد مرور أربع وعشرين ساعة عن آخر اتصال لطائرة الشحن العملاقة المفقودة.

"وقد شوهد وجود حطام كبير الحجم وتموجات على بعد 60 ميلاً من النقطة الأولى حيث شاهد الطيار الأول" هكذا صرح القائد هوراس ستفنسون.

وقال ستفنسون "لقد عنيت بكلامي بأن الحطام الثاني كان يبعد 60 ميلاً أقل من الأول عن ساحل ايرلندا".

وقد أقلعت طائرة الشحن يوم الخميس من قاعدة لايمستون في ولاية ماين ــ الولايات المتحدة الأمريكية ، وتوقفت للتزود بالوقود في جزيرة نيوفاوند لاند ــ قاعدة غاندر وقد صرح المسؤولون لمراسلي الصحف أن الناجين من الحادث سوف ينقلون إلى شانون في ايرلندا.

لقد اتصلت طائرة الشحن اتصالاً روتينياً عند الساعة 1,00 صباح يوم الجمعة وقد أعطت تقريراً عن وضعها، وأنها تطير على بعد 800 ميلاً إلى الجنوب الغربي لساحل ايرلندا، وأنها تتوقع الوصول الساعة 6,00 صباحاً إلى قاعدة مايلدنهل في انغلترا .

**نيويورك تايمز - 30 آذار - 1951**

لندن - 29 آذار - إن الطائرة غلوب ماستر التابعة لسلاح الطيران للولايات المتحدة الأمريكية والتي أعلن عن فقدانها فوق الأطلسي منذ فجر يوم الجمعة كانت قد انفجرت إلى قطع صغيرة وقتل على متنها وبحكم المؤكد ثلاثة وخمسون من ركابها. هكذا صرح متحدث باسم سلاح الجو الأمريكي اليوم.

لقد صرح أيضاً بأن الطائرة الشاحنة كورال سي - إحدى الطائرات التي تبحث عن الطائرة المفقودة وهي واحدة من ستين طائرة وسفينة يبحثون عن طائرة الشحن

المفقودة. قد صرح بأن البحر كان مغطى بقطع صغيرة من حطام طائرة عند النقطة التي وجد فيها خزان وقود مع قاعدته وكان يطفو على سطح الماء ولم يوضح المسؤولون ما إذا كان الانفجار قد حدث في الجو أم أثناء ارتطام الطائرة بالماء.

وقد قال المتحدث باسم سلاح الجو الأمريكي أيضاً. " في هذا النوع من التحقيقات يظل احتمال وجود عمليات تخريبية أمر غير مستبعد ولكن يجب التأكيد على أنه ليس هناك من دليل قاطع يؤكد ويشير إلى عمليات تخريبية في مسألة غلوب ماستر".

وقد دعت دائرة سلاح الجو الأمريكي الباحثين إلى الكف عن التفتيش وذلك بعد مرور اليوم الثامن على البحث وأصبح جلياً لديهم بأنه من الصعب وجود أحياء ناجين من الحادث. كانت هناك أدلة متزايدة عن أن الطائرة انفجرت على بعد 600 ميلاً إلى الجنوب من ايرلندا.

نيويورك تايمز انديكس. وهو أفضل مصدر للمعلومات عن الحوادث الخاصة بالرحلات لم يسجل أي حادثة من هذا النوع سنة 1950. والاختفاء الذي حدث هنا والذي جرى سنة 1951 شبيه جداً بهذه الحادثة المذكورة في الاسطورة عن مثلث برمودا وليست هي نفسها لقد كانت غلوب ماستر، هي الطائرة التي وقعت فعلياً في آذار والبحث الذي جرى كان يتم عبر إدارته من ايرلندا مع أن الرحلة لم تكن تنتهي في ايرلندا ولكن في برلين.

إن فقدان هذه الطائرة تم في مكان بعيد عن مثلث برمودا وتبين بأنها فقدت نتيجة انفجارها.



# حزيران 1950

## سانـدرا

لقد أبحرت سفينة الشحن ساندرا والبالغ طولها 350 قدمـاً وحمولتهـا 300 طنـاً مـن المبيدات الحشرية. وكانت مجهزة بأجهزة لاسلكي. وقد أبحرت من سـافانا في جورجيـا في حزيران سنة 1950 متوجهة إلى بورتـو كـابيللو في فـنزويلا متخـذة وجهتهـا صـوب الجنوب شاقة طريقها في منطقة كثيفة الإبحار وممر ساحلي مزدحم بالبواخر. لقـد مـرت السفينة ساندرا بجاكسون فيل وسانت اوغوستين واختفت بدون أن تترك أثراً في العتمـة الاستوائية.

وكانت الأبحاث غير ذات جدوى - لا أثر لحطام طـاف في ممـر السـفن ولا يوجـد أي بقايا لأي حطام طافية على الشاطىء ولا حتى لأي جثة من الجثث.

- لائحة لويدز - 24 نيسان 1950 - ميامي - 19 نيسان - السـفينة سـاندر ذات 185 قدماً الكوستاريكية الجنسية وعلى متنها 11 شخصاً قد أعلن عن فقدانها منذ 6 أيام.

- لائحة لويدز - 2 أيار 1950 - ميامي - 27 نيسان - التفتيـش جـرى للبحـث عـن السفينة ساندر والتي أبحرت من سافانا في 5 نيسان بورتو كابللو محملة بالبضاعة حـوالي 340 طناً من دي دي تي معبأة في أكياس، ولم يعلم عنها شيء.

- لائحة لويدز - 3 أيار 1950 - ميـامي - 29 أيـار - لقـد توقـف حـرس السـواحل للولايات المتحدة عن البحث عن السفينة ساندرا والتي اعتبرت بحكم المفقودة.

ومع أن الأسطورة ولائحة لويدز لا تتفقان على يوم الإبحار وطول السفينة فإن السفينة تبدو وكأنها هي نفسها في كلا المصدرين.

إن تقييم قصة السفينة ساندرا في أسطورة مثلث برمودا هي من أهم الأمثلة التي تعبر عما يحدث عندما يأخذ المؤلفون معلوماتهم عن بعضهم البعض بدلاً من أخذها من مصادرها الحقيقية.

لقد اعتبرت السفينة ساندرا في البداية جزء من منطقة واسعة تعج بالغموض وذلك من خلال عناوين مختصرة في الصحف. ففي أيلول سنة 1950 بالإضافة إلى الحادثة المعروفة جيداً عن طائرات افنغر ـ ستار تايغر. ودي سي ـ 3 ثم ستار اريل وهذا المقال الذي حمل هذا العنوان العريض كان بداية الأسطورة مثلث برمودا (وذلك مع أن المنطقة لم تحظ بهذه التسمية إلا بعد مرور عقد من الزمن).

وقد أعلن خطأ أن طول سفينة الشحن ساندرا 350 قدماً، وإن البحث عنها قد توقف في 16 حزيران. وكل المقالات التي كتبت بعد هذا المقال أعطت نفس المعلومات عن السفينة (طولها 350 قدماً) رغم أنه ضعف طولها الحقيقي وذكرت بأن اختفائها كان في حزيران والحقيقي هو في نيسان.

وقد ظهرت السفينة ساندرا في مجلة المصير (Fate Magazine) في مقال سنة 1952 والتي أظهر فيها صاحب المقالة عن 5 مقدرات مصطنعة. وقد وصف بقع الصدأ الموجودة على طول السفنية التي طولها 350 قدماً. وكيف كانت تضرب البحر بتؤدة في مسارها البحري أثناء إبحارها في ممر جاكسون فيل المزدحم بالسفن. وقد أشار إلى المرشد الضوئي لمنارة سانت اغوستين والذي يغمز بحب. وهذا الضوء المنبعث منه والذي يمكن رؤيته من خلال الظلام الاستوائي الذي يغطي سواحل فلوريدا المنخفضة من على ظهر السفينة. ثم تحدث عن الرجال الذين انتهوا لتوهم من الأكل يجولون حول السفينة ـ يدخنون يتحدثون ويعيدون ذكريات خلت. إنه منظر هادىء وشاعري.

ويتحدث المقال بأكمله عن قصة بعد انتهاءه من مقطع حالة المصير عن أن السفينة مرت بجاكسون فيل وشوهدت لآخر مرة عند سان اغوستين وبهدوء في الظلام النصف استوائي.

لقد كان اليوم الحقيقي للإبحار هو 5 نيسان مما يؤكد على الحقيقة التالية:

**ميامي هيرالد - السبت 8 نيسان 1950**

العاصفة المتنامية من مناطق الضغط المنخفض والتي تسببت بعواصف رعدية مصحوبة بزخات من المطر. ورياح قوية فوق فلوريدا خلال الأيام الثلاثة الماضية مصحوبة بإعصار شديد ضرب ممرات سير السفن.

الجمعة ـ وصلت سرعة الرياح إلى 73 ميلاً في الساعة عند فيرجينيا كابس (Virginia Capes) أقل بميلين في الساعة مما تحت قوة الإعصار.

وقد ترك هذا الإعصار مركب صيد الروبيان وطوله 40 قدماً سان بول مفقوداً في البحر. وقد بدأ حرس السواحل البحث عنه يوم الجمعة.

ومع أن فلوريدا لم تجتاحها الرياح بالقوة التي اجتاحت فيرجينيا كابس ولكنها كانت تحت وطأة عاصفة رعدية ورياح شديدة من نفس العاصفة التي هبت يوم 5 نيسان في نفس اليوم الذي أبحرت فيه ساندرا ولعدة أيام تلت ذلك، لا شيء كان هادئاً يوم أبحرت الباخرة باتجاه الجنوب في شهر نيسان.



# شبـاط 1953

## يورك البريطانية للنقل

لقد أعلن في يوم 2 شباط سنة 1953 عن اختفاء الطائرة التابعة لشركة يورك البريطانية للنقل وعلى متنها تسعة وثلاثون راكباً.

ونداء الاستغاثة الذي صدر عن الطائرة (SOS) وانتهى فجأة وبدون توضيح قد أرسل من قبل الطائرة قبل أن تختفي بقليل. و لم يعثر لها على أثر بعد ذلك.

**نيويورك تايمز ـ الثلاثاء 3 شباط 1953**

هاليفاكس ـ نوماسكوتيا ـ 2 شباط. الطائرة ذات المحركات الأربعة وهي معدة لنقل الجنود وعلى متنها تسعة وثلاثون راكباً. ولقد اعتقد بأنها قد صدت الإعصار البارد الذي اجتاح شمال الأطلسي. رياح شديدة وأمطار غزيرة جارفة وقد حوصرت عمليات الإنقاذ وقل الأمل بالنجاة.

لقد كانت الطائرة تعمل تحت اسم سكاي واي المحدودة ــ لندن وكانت متجهة إلى غاندر في جزيرة نيوفاوند لاند وقادمة من جزر الازور، وقد أرسلت باللاسلكي إشارة طلب استغاثة عند نقطة 359 ميلاً إلى الشرق بجنوب شرق غاندر وذلك عندما ارتفعت حدة الرياح حتى 75 ميلاً في الساعة فكانت تمخض مياه المحيط.

طائرة الشحن البريطانية ودورد وصلت إلى المكان حيث طائرة النقل المفقودة قيل بأن الاعتقاد يتجه إلى أنها تحطمت في تلك البقعة من المحيط، ولكن لم يعثر على أثر لها.

وكانت الطائرة تستعمل من قبل شركة سكاي وايز المحدودة وذلك لنقل الجنود البريطانيين بين لندن وويست انديز في البحر الكاريبي.

صحيح أن الطائرة قد اختفت شمالي مثلث برمودا وهي في طريقها إلى جامايكا. ولكن أخطاء ناتجة عن الإهمال قد تمت من أجل أن يزودونا بلغز جديد من الغاز مثلث الموت. خلافاً لما كان تم التصريح به بأن الطائرة كانت في رحلتها فقط من جزر الآزور إلى نيوفاوند لاند. وهي في الواقع جزء صغير من الرحلة المرسومة، فإن الأسطورة فقط تقول بأن الرحلة كانت وجهتها إلى جامايكا والتي هي في الواقع في قلب مثلث برمودا. وإن الاختفاء قد حدث في شمال مثلث برمودا، وهذا ما حدث فعلاً على بعد 900 ميلاً إلى الشمال من جزيرة برمودا.

أما الطقس فهو غير مذكور في الأسطورة، وهذا ما يتكرر دائماً وخصوصاً عندما يكون الطقس رديئاً في لحظة حصول الحادثة.

ونادراً ما أعطت الأسطورة شرحاً عن نداء الاستغاثة إذا انتهى فجأة.



# تشرين أول 1954

## سوبر كونستليشن

في تشرين الأول 1954 اختفت السفينة سوبر كونستليشن التابعة للبحرية الأمريكية إلى الشمال من مثلث برمودا وعلى متنها اثنان وأربعون شخصاً. ورغم أنها كانت مزودة بجهازي راديو لاسلكي فإنها لم ترسل نداء استغاثة. مئات من الطائرات والسفن للبحث في المنطقة، ولكنها فشلت في الحصول على أثر. القائد، اندرو برايت مدير الطيران في البحرية الأمريكية صرح بأنه لا يوجد لدى المسؤولين الرسميين أي تفسير لما حدث بالنسبة لهذا الاختفاء.

**نيويورك تايمز ـ الاثنين 1 نوفمبر 1954**

لقد فقدت الطائرة ذات المحركات الأربعة والتابعة للبحرية الأمريكية سوبركونستليشن وعلى متنها 42 راكباً. الطائرة المفقودة والتي ما تزال ضائعة برحلة عبر الأطلسي. وقد أعلنت البحرية ليل أمس إنه على جميع البواخر والطائرات المتوفرة أن تنخرط في البحث عن الطائرة المفقودة وإنقاذ ركابها إن أمكن في عملية كبيرة تغطي ممراً بحرياً من المحيط بعرض 120 ميلاً وبطول يمتد من سواحل نيوجيرسي حتى جزر الآزور.

إن طاقم الطائرة والركاب الذين كانوا على متنها والبالغ عددهم اثنين وأربعين شخصاً بما فيهم أربع نساء وخمسة أطفال والذين أقلعوا على متن الطائرة لاغنز عند

الساعة 9,39 مساءً إلى جزر الآزور ثم إلى ميناء لايوتي في افريقيا ولكنها وقعت في مكان ما على الطريق.

وآخر كلمة سمعت من الطائرة ذات الذنب المثلث عن تقرير روتيني عن موقع الطائرة عند الساعة 11,00 مساءً من نقطة تبعد أكثر من 350 ميلاً عن ساحل ماريلاند.

إن عمليات البحث عن الطائرة المفقودة ابتدأت عند الساعة 1.00 فجراً، بعدما فشلت الطائرة و لم تستطع إرسال تقريرين عن وضعها والاتصال بالشاطىء. والمشاركين بعملية البحث من الطائرات والسفن من أسفل ومن أعلى من شرق الأطلسي من برمودا ومن جزر الآزور ومن البحر المتوسط.

وشروط عمليات البحث أمس قد أعلنت أنها بشكل عام إيجابية... الطائرات والسفن والمزودة برادار للعمل ليلاً ازدادت عملياتها عندما حل الظلام، وكانت البحرية قد أعلنت أن الطائرة مجهزة بخمسة زوارق نجاة تتسع كل منها لعشرين راكباً بالإضافة إلى 102 سترة نجاة و90 بدلة واقية من العوامل الجوية ــ راديو للطوارىء ومسدس لإعطاء إشارة تحديد المكان مع 12 زورقاً.

واستمرت البحرية بالبحث لعدة أيام أخرى رافضين الاستسلام ومصرين على أن الطائرة العملاقة قد هبطت اضطرارياً فوق الماء وأن الناجين لا بد وأن يكونوا قد تسلقوا قوارب النجاة. وقد أنهوا البحث في 4 تشرين الثاني وذلك لأن شروط المناخ أصبحت صعبة جداً.

# كانون أول 1954

## سذرن دستركت

لقد اختفت سفينة الشحن سزرن دستركت في مضائق فلوريدا في شهر كانون الأول 1954، وكانت تنقل حمولة من الكبريت. ولم تطلق نداء استغاثة وكان الأثر الوحيد المتبقى منها وجود طوق نجاة، ولم يسمع عنها أي شيء آخر ولا عن طاقمها البالغ اثنين وعشرين شخصاً.

### نيويورك تايمز 14 كانون الأول 1954

بورتلاند ـ ولاية مين 13 كانون الأول ـ لقد جرى البحث الجوي على مياه الساحل والذي فشل في العثور على سفينة الشحن والتي اختفت منذ ثلاثة أيام وعلى متنها 24 راكباً وحمولة من الكبريت.

هذه السفينة والبالغ حمولتها 3337 طناً سذرن دستركت والمحملة من بورت سلفر لويزيانا والمتجهة إلى بكسبورت (ولاية مين) بورتلاند، وآخر كلمة سمعت منها عندما كانت في خليج المكسيك يوم 3 كانون الأول بعد يوم واحد من اكتساح العاصفة لتلك المنطقة.

### نيويورك تايمز - 15 كانون أول 1954

إن حرس السواحل استمروا بالبحث بدون نجاح يوم أمس عن السفينة سذرن دستركت. والتي كانت على اتصال لاسلكياً لآخر مرة مع شركة سذرن سيتي كومباني

ـ المالك ـ في 4 كانون الأول سفينة أخرى أبلغت عن رؤيتها للسفينة يوم 7 كانون الأول عند تشارلستون ـ كارولينا الجنوبية ولكن لم يعد يسمع عنها منذ ذلك الوقت.

ويخشى أن السفينة عانت في مصيرها ما عانته أختها السفينة سذرن ايزلز والتي أبحرت من كاب هاليرز في 5 تشرين الأول 1951 مع خسارة سبعة عشر شخصاً وقد سحب 6 أشخاص من الماء وجدوا على قيد الحياة... وبناءً على ما حدث لسذرن ايزلز فان عدة سفن قالت إن أضواء السفينة فقط هي التي اختفت وعندما وصلوا إلى مكان الحادث بعد بضع دقائق فقط لم يكن هناك شيء سوى حطام وبعض الناجين.

## نيويورك تايمز 18 كانون الأول 1954

لقد انسحب حرس السواحل من التفتيش يوم أمس بعد أن فقدوا الأمل في العثور على سذرن دستركت. وهذه هي شقيقة للسفينة سذرن ايزلز والتي غرقت بسرعة وأن لا نداء استغاثة قد أرسل.

## نيويورك تايمز ـ 1 كانون الثاني 1955

واشنطن ـ 31 كانون الثاني ـ سفينة تابعة للبحرية الأمريكية اناكوستيا يتوقع أنها آخر من كان على اتصال مع السفينة المفقودة في 7 كانون الأول قد شاهدت سفينة سذرن ديستركت. الوصف المربك بحر هائج وإعصار ورياح هائجة عند تشارلستون في كارولينا الجنوبية.

## نيويورك تايمز ـ 3 كانون ثاني 1955

سوف يعقد اليوم جلسة لاستماع عن اختفاء السفينة في مدينة نيو اورليانز السفينة سذرن دستركت والتي تحولت من سفينة إنزال حربية إلى سفينة شحن. وكانت هذه السفينة قد أبحرت مع طاقمها لمدة شهر في أكثر البحار ازدحاماً بتحركات السفن العابرة ولقد واجهت ربما نفس المصير الذي حل بالسفينة الشقيقة والتي قد انقسمت إلى نصفين في بحر مضطرب.

وفي ضوء الكارثة التوأم أمر حرس السواحل يوم الجمعة الماضية المسؤولين أن يسجلوا كل السفن المحولةوالتي هي من نفس نوع هذه السفينة، وأن يلغوا كل التصاريح التي تسمح لهذه السفن أن تنخرط في نشاطات تجارية في المحيط أو السواحل.

## نيويورك تايمز - 4 كانون ثاني 1955

نيو أورليانز 3 كانون الثاني. قال بحار اليوم في جلسة الاستماع التي نظمها حرس السواحل بأن السفينة كانت سطل كبير من الصدأ. والسفينة الوحيدة التي كنت أخاف من الركوب فيها. السيد كولينز والذي أبحر في السفينة سذرن دستركت ثلاث مرات، وقد ترك السفينة قبل أسبوع فقط من "رحلة مصيرها المريض" كما قال. وفي رحلة كان يستعد لها على هذه السفينة، إن البضاعة كانت دائماً رطبة وقد حذرني مجموعة أصدقاء من الركوب فيها. لقد كانت هذه السفينة تحشرج وتصر حينما يكون البحر هائجاً. ثم أضاف السيد كولنز، وكان على السفينة أن تبحر إلى نوفا سكوتيا وذلك بعد أن حاذت في ولاية ماين. لن أذهب أبداً إلى نوفاسكوتيا على تلك السفينة، فأنا أعلم كيف يكون البحر هناك.

زوجة أحد البحارة والذي كان ينوي ترك السفينة عند وصولها إلى ماين وبعد أن اختبرها فوجدها غير قابلة للإبحار، وقد أخبر زوجته بأنها وماكيناتها فاسدين وأن قعرها مليء بالثقوب. وبالنسبة لشاهد آخر هناك قطع صدئة موجودة في أسفل السفينة قد رممت عوضاً عن تبديلها كلياً.

وبعد عدة أشهر من التروي أصدر قائد حرس السواحل قراره بأن السفينة سذرن دستركت قد غرقت لسبب أو لأسباب غير معروفة ولن يؤخذ أي قرار ضد مالكها أو المدققين الذين كشفوا عن مدى صلاحيتها للإبحار في المرة الأخيرة.

ومع أن لا الرئيس ولا الضابط من حرس السواحل قد اقتنعوا ظاهرياً بأن مجموعة من البحارة قد صرحوا بأن الباخرة لم تكن جديرة بالإبحار وثلاثة منهم على الأقل رفضوا الإبحار عليها بحجة أن هذه السفينة ستبحر في رحلتها الأخيرة.

وآخر اتصال تم بين السفينة ومالكها كان ذلك أما يوم 4 أو 5 كانون الأول وذلك عندما أرسلت إشارة لاسلكية بأن كل شيء على ما يرام، وذلك عندما كانت بمحاذاة ساحل جنوب كارولينا. ومع أنها كانت تملك تعليمات بوجوب إرسال تقرير كل 48 ساعة عن وضعها، ولكن ذلك لم يرسل إلى حرس السواحل، وحيث أنها قد

تأخرت لأسبوع آخر، وذلك بسبب الطقس الرديء. والذي لم يخفف من تقدم السفن فقط، ولكن يتدخل في الاتصالات اللاسلكية. و لم يتنبه مالكي السفينة حتى فشلت السفينة في الوصول إلى بكس بورت في 11 كانون الأول والذين بعد ذلك أعلموا حرس السواحل الذين بدورهم أطلقوا عملية كبيرة من البحث والتحري المكثفين. واكتشف مجلس التحري أن الرياح الشمالية والشمالية الغربية في المنطقة في نفس الوقت الذي اعتقد بأن السفينة غرقت ، تلك الرياح المشهورة بسمعتها السيئة في منطقة التيار البحري في خليج المكسيك (غلف سترم) وحيث إنها تثور في مواجهة التيار المتجه شمالاً وهذا ما يسبب للتيار البحري لأن يكون متقلباً وعنيفاً جارفاً حتى أكبر السفن ضخامة من أقوى جزء من التيار.

لقد انتقد مجلس التحري المالكين بالتأخر عن إبلاغ حرس السواحل عن تأخر الباخرة عن مواعيدها. وكرر بأن كل السفن يجب عليها أن تبلغ عن وضعها كل 48 ساعة وقد أمر كل السفن أن تزود حرس السواحل بأسماء طاقم السفينة العاملين عليها في كل رحلة. وحيث إن قائد السفينة سذرن دستركت لم يفعل ذلك. و لم يكن يعرف بالتأكيد من الذين فقدوا أثناء الغرق. وقد انتقد المجلس أيضاً المفتشين والذين لم يدققوا ملياً بحالة السفينة بالرغم من علمهم بأن هناك ثقوب أسفل السفينة ولكن القائد لم يؤيد انتقادات المجلس، ولكنه قال بأنه بالرغم من عدم القدرة على معرفة السبب الحقيقي لهذه الكارثة ولكن يبدو أن حالة السفينة تلعب دوراً مهماً في هذا السبب.

هناك لغز آخر تبقى له علاقة بالسفينة ويبدو كأنه قد حل. فمع أن السفينة كانت قد شوهدت لآخر مرة في تشارلستون في جنوب كارولينا، أحد أحزمة النجاة التابع للسفينة قد وجد بالقرب من إصبع فلوريدا جنوباً. رافعاً بذلك احتجاج وسؤال عن كيفية وصوله إلى الجنوب عكس مسار تيار خليج المكسيك. والجواب هو بشكل عام مقبول. حيث إن غطاء الحزام قد تمزق فإن أحد أعضاء الطاقم رماه في البحر في وقت ما قبل أن يتم الحادث بقليل معتبراً إياه تحذيراً.

# أيلول 1955

## كونيمارا ـ 4

في أيلول 1955 وجد اليخت كونيمارا ـ 4 مهجوراً كلياً بين جزيرة برمودا وجزر البهاماس في المحيط الأطلسي.

إن الإعصار أيون هو الإعصار الرابع خلال هذا الشهر الذي ضرب أولاً المنطقة الواقعة على بعد 250 ميلاً إلى الشرق من سان جوان في تاريخ 14 أيلول وابتداء يتجه صوب الغرب. وقد ابتدأت منطقة الجنوب الشرقي للولايات المتحدة بالاستعداد لمواجهة أكبر وأشد العواصف خلال تلك السنة.

إن الأمطار الغزيرة المصحوبة بالرياح الشديدة والبالغ سرعتها 125 ميلاً في الساعة والتي ضربت أطراف الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية وذلك عندما ابتدأت العاصفة بالتحرك إلى الداخل. ناطق باسم سلاح الجو الأمريكي على دراية بالأمر صرح بأنها أسوأ عاصفة تمر منذ ابتدأ موسم الإعصار المضي والذي بلغت سرعة الرياح معه حتى 182 ميلاً في الساعة والأمواج بلغ ارتفاعها لغاية 40 قدماً. إن الرياح العاصفة وصلت حتى جزيرة برمودا في الشمال وحتى جزر البهاماس في الجنوب.

ولقد انحرفت العاصفة عند نورفولك انحرافاً غير طبيعي ثم غيرت اتجاهها صوب البحر بموازاة الساحل الشرقي وضربت جزيرة نيوفاوندلاند في 21 أيلول تقرير الإصابات الأسبوعي لشركة لويدز بتاريخ من تشرين الأول حتى كانون الثاني 1955.

## مجلد رقم 142 ـ الصفحة رقم 5

لندن ـ 29 أيلول وكلاء باخرة الشحن أولمبيك كلاود قد استلموا الرسالة التالية من ربان السفينة عند الساعة 11,35 مساءً بتوقيت غرينتش 26 أيلول أثناء إبحارنا في طريقنا الصحيح عند خط عرض 31 - 41 شمال وخط طول 60 - 19 غرب (أي حوالي 150 ميلاً إلى الجنوب الغربي لبرمودا) حيث يوجد اليخت كونيمارا ـ 4 وهو من لندن ويبلغ طوله 22 متراً تقريباً ومجهز بمحركي مازوت وجهاز راديو لاسلكي وقد وجد جانحاً ومهجوراً في أعالي البحار، سنسوي الأمر سريعاً ونجره إلى دكار.

لندن 30 أيلول من ربان سفينة الشحن اولمبك كلاود. إن حبل السحب قد انقطع وغرق اليخت كونيمارا ـ 4.



# تشرين ثاني 1956

## قاذفــة قنابــــل

لقد اختفت قاذفة القنابل التابعة لدوريـات البحريـة الأمريكيـة في 9 تشـرين الثـاني لسنة 1956 وذلك بالقرب من جزيرة برمودا وبدون أن تبعث أي رسالة تحذيـر أو تنبيـه عن أي خطر يوشك أن يحدث، لم يعثر على أي حطام.

**نيويورك تايمز - الأحد 11 تشرين الثاني لسنة 1956**

إن قاذفة القنابل المفقودة والتابعة لدوريات البحرية وعلى متنها عشر رجال قد عثر عليها يوم أمس بواسطة حرس السواحل ووحـدات مـن البحريـة الأمريكيـة في المـاء إلى الشمال من برمودا.

ويعتقد بأنها نفس الطائرة التي اشتعلت فيها النيران ليلة الجمعة الفائتة.

نداء استغاثة وصل من سفينة الشحن، الربان ليرس عنـد السـاعة 8,51 مسـاءاً يـوم الجمعة، إن طـائرة تحـترق في السـماء عنـد نقطـة تبعـد 400 ميـلاً إلى الشـرق والجنـوب الشرقي لنيويورك.

وقد أرسلت سفينة الشحن تقريراً عند 9,15 مساءاً بأن انفجاراً قد سمع بشــدة هنـا فوق السفينة. و لم يزل يصل التقرير من السفينة، بأنها ترى علـى بعـد أربعـة أميـال، مـا يمكن القول بأنه زورق نجاة موضوع فوقه. وقد أضاف تقرير السفينة بأن الزورق أصبح محجوباً عنها بواسطة المطر والأمواج العاتية والظلام الدامس.

وبالنسبة للبحرية الأمريكية فإن أحوال الطقس عند حدوث نداء الاستغاثة كانت تشير إلى وجود غيوم متفرقة على ارتفاع 1500 قدم زخات مطر ورؤية واضحة والبحار معتدلة.

نائب القائد فردريك مكماهون قد سُمع عند تصريحه عن الطائرة التابعة للبحرية بأن ما شاهدوه وظنوا أنه طائرة، قد يكون أو لا يكون نفس الطائرة المفقودة. ولكن مسؤولين آخرين في البحرية الأمريكية في نورفولك وفي برمودا في القاعدة الأم للطائرة فإنهم يفترضون بأنه من المحتمل أن تكون هي نفسها الطائرة المعنية بالأمر. ولم يتوفر أي تقرير آخر يشير إلى اكتشاف شيء يخص طائرة مدنية أو عسكرية مفقودة.

إن الطائرة المفقودة هي مارتن مارلين بي - 5 - أم، لقد أرسلت لاسلكياً إشعاراً بالتقرير الخاص بموقعها عند الساعة 8,30 مساء الجمعة وكان الإرسال خشن المسمع في المكان المحيط بالسفينة.

إن المحطة البحرية للولايات المتحدة الأمريكية في برمودا حيث مرجعية الطائرة المعنية بالموضوع - السرية 49 أبلغت عن آخر تقرير لموقع الطائرة آخر مرة 352 ميلاً إلى الشمال من برمودا.

إن البحث ابتدأ ليل الجمعة بواسطة ثلاث طائرات حربية تابعة للبحرية الأمريكية وطراد بحري ثم مدمرتين حربيتين وست طائرات بحرية.

**نيويورك تايمز - الإثنين 12 ايلول 1956**

طائرة حربية تابعة للبحرية وسفينة خفيفة قد انطلقتا ليلة أمس إلى النقطة 300 ميلاً شمالي غرب برمودا وذلك بعد أن أعلنت سفينة الشحن الإسبانية استرو عن رؤية تموج أبيض اللون عند الساعة 6,00 مساءً.

لا أثر للطائرة قد وجد ولا شيء قد شوهد في المنطقة حيث كانت التموجات البيضاء. وبعد عدة أيام انتهى التفتيش. وقد لخصت البحرية الأمريكية الحادث بالتالي:

(نافسفيسن) رسالة رقم تسلسل 3954426 ناز - نورفولك. فيرجينيا

بي - 5 إم ، زورق طائر - 9 أيلول 1956 - فقد عند ساحل ماريلاند - لا حطام ولا ناجين - ولكن انفجاراً لوحظ بواسطة سفينة تجارية.

إن ضياع مارتن مارلين كان بالضبط مثل ضياع مـارتن مـارينر عنـد البحـث عـن الرحلة 19 المفقودة قبل 11 سنة. إن الإنفجارين قد حدثا بينمـا الطـائرات كـانت تبـدو محلقة تحليقاً طبيعياً فوق المحيط وكلاهما شوهدا بواسطة سفينة تجارية وفي كلتا الحالتين، كان هناك ظلام دامس وبحر هائج منعا اكتشاف الحطام واحتمال وجود ناجين وقبل ما يطلع النهار يبعثر المحيط ويخفي كل أثر لحطام أو جثث فلا يبقى شيئاً.



# كانون ثاني 1958

## ريفونوك

هارفي كونوفير: هو المليونير والناشر الكبير لقصة عصر اليخوت والطيران وكان يعتبر فريد عصره في وقته ولقد ربح بيخته الأملس ريفونوك. سباق ميامي ـ نساو ثلاث مرات. وقد كان ريفونوك مشهوراً في ذلك الوقت بأنه أفضل مركب إبحار للسباق في المحيط الأطلسي، وأفضل لمسة في الصناعة وأكثر أماناً للعوم من أي شيء آخر. ومع كل هذا فقد اعتبر هذا اليخت في عداد المفقودين أثناء رحلة كان يقوم بها لقطع مسافة 150 ميلاً من كي ويست إلى ميامي وكان ذلك في كانون الثاني لسنة 1958.

وبالرغم من أن الطريق المرسوم للرحلة يضعهم باستمرار تحت مراقبة من هم على الشاطىء فإن كونوفير وطاقمه الماهر من أربعة أشخاص قد اختفوا جميعاً. وهؤلاء الذين يعرفون الربان ومركبه بأن العاصفة التي هبت خلال المنطقة لا يحتمل أبداً أن يكون قد أهلكهم وذلك لأنه لم يكن قوياً إلى درجة عنيفة. ورغم البحث المكثف والواسع فإن ريفونوك وطاقمه ظلوا مختفين. إنها سفينة أخرى تختفي في مثلث برمودا خلال فترة عيد الميلاد.

### نيويورك تايمز ـ الثلاثاء ـ 7 كانون الثاني 1958

ميامي ـ فلوريدا ـ 8 كانون الثاني ـ هارفي كونوفر وأربعة آخرين معه قد فقدوا أثناء اجتياح الرياح للبحر وللساحل الجنوبي لفلوريدا اليوم وذلك على متن اليخت الذي يبلغ طوله 45 قدماً والمخصص للسباق.

لقد تبين أن هناك مركبين آخرين قد فقدا وآخر كان في خطـر في أن يبقـى عالقـاً تحت رحمة العاصفة في البحر.

لقد صرح حرس السواحل الليلة أنه قد اكتشف زورق نجاة تابع للمركب المفقـود وذلك قرب جون جوبتر على بعـد 80 ميـلاً شمـال نيويـورك ، هـذا وقـد صـرح حـرس السواحل أيضاً بأن يخت السيد كونوفـر ذو الصـاريين ريفونـوك كـان مبحـراً مـن كـي وست إلى ميامي الثلاثاء الماضي والذي حجزته الرياح عنـد الإعصـار النـاتج عـن أسـوأ فصل للشتاء شهدته فلوريدا في تاريخها.

ولقد تبين أن مركبي صيد القريدس قد فقدا أيضاً في نفس المنطقة ويبلغ طـول كـل منهما 55 قدماً.

"والذي حجزته الرياح بالقرب من الإعصار الناتج عن أسـوأ فصـل شـتاء شـهدته فلوريدا في تاريخها".

# كانون الثاني 1962

# كي بي ـ 50

لقد اختفت الطائرة الحربية كي بي ـ 50 والتابعة لسلاح الطيران الأمريكي بقيادة ميجور روبرت تاوني بعد إقلاعها من قاعدة لانغلي الحربية ـ فرجينيا متجهة إلى جزر الآزور. وبالرغم من وصول نداء استغاثة واحد وبصوت ضعيف ومتلعثم ويصعب فهمه بسهولة وقد حاول قائد الطائرة تحوير مضمون الرسالة مما يعني أنه كان واقعاً في مأزق صعب. ولكن نوع المشكلة لم يتبين قبل أن تتلاشى الطائرة وتضيع في السكون. لم يعثر لها ولا لأحد من ركابها التسعة على أثر يذكر وذلك بالرغم من 1700 ساعة بحث ضمن ستة أيام ولكن بدون جدوى.

**فيرجينيا بايلوت ـ الأربعاء 10 كانون الثاني 1962**

قاعدة لانغلي الجوية الحربية ـ تقرير نيلم إد فورد ـ لقد جرى بحث واسع في الجو والبحر للتفتيش في المحيط الأطلسي يوم الثلاثاء وبدون إحراز أي نجاح في تحديد موقع الطائرة الحربية التابعة لسلاح الجو الأمريكي وعلى متنها تسعة ركاب.

والطائرة نوع كي ـ بي ـ 50 كانت في رحلة من قاعدة لانغلي الجوية إلى مطار لاجيس في جزر الآزور.

وقد غادرت الطائرة لانغلي يوم الاثنين عند الساعة 11,17 صباحاً وكان متوقع وصولها الساعة 6,59 مساءً.

هذا وكان قائد الطائرة ميجور تاوني قد تدرب على الطيران لمدة 4,000 ساعة ومدرب على هذا النوع من الطائرات ـ كي ـ بي ـ 50 ـ وأصبح قائداً منذ سنة تقريباً.

وكان آخر إرسال من الطائرة مباشرة بعد الظهر من يوم الاثنين وقد أعطى موقعه عند 250 ميلاً إلى الشرق من كاب تشارلز و لم يعط تقريراً عن مشكلات تعترضه.

وعندما لم تنجح الطائرة في الهبوط في لاجيس حسب البرنامج بدأ مسؤولو المطار يبحثون مع مطارات أخرى عن الطائرة ومصيرها.. وقد بدأ البحث من مطار لاجيس في الحال وقد حامت طائرة قرب كاب تشارلز. وأثناء النهار من يوم الثلاثاء ترأس سلاح الطيران البحث والتفتيش بطائرات من قاعدة لانغلي.

**فيرجينيا بايلوت ـ الخميس 11 كانون ثاني 1962**

نيويورك ـ لقد صرح خفر السواحل يوم الأربعاء أن بقعة من الزيت شوهدت في المنطقة حيث اختفت الطائرة التابعة لسلاح الجو الأمريكي يوم الثلاثاء خلال رحلته لها إلى جزر الآزور.

إن الطائرة كي بي ـ 50 كانت قد أرسلت تقريراً لآخر مرة وهي على بعد 240 ميلاً من شرق نورفولك باكراً يوم الثلاثاء.

إن بقعة الزيت قد شوهدت أثناء بحث الطائرات على بعد 300 ميلاً إلى الشرق من نورفولك.

وقد قامت 24 طائرة بالبحث يوم الأربعاء تابعة لسلاح الجو الأمريكي و 18 طائرة من برمودا و 6 طائرات من لانغلي وعدة طائرات تابعة لحرس السواحل. وكذلك ساعد في البحث ثلاثة طرادات تابعة لحرس السواحل، وقال مسؤول من لانغلي أن الطقس كان جيداً ومناسباً للبحث.

أكثر من 60 طائرة اشتركوا في البحث يوم الثلاثاء، وقد تقلص عدد الطائرات إلى ستة وعشرين عندما بدأ الثلج بالتساقط وانحجبت الرؤية وكان ذلك يوم الأربعاء.

ولسوء الحظ لا يوجد معلومات كافية عن هذا الحادث والمقالات القليلة والتي ظهرت قد تركت بعض الأسئلة بدون أجوبة. أما بالنسبة للمقال الوحيد الموجود في

النيويورك تايمز يوم الأربعاء في 10 كانون الثاني تركزت الأبحاث حول ممر بحري بعرض 130 ميلاً وبطول يمتد شرقاً من موقع اختفاء الطائرة باتجاه وجهتها حتى جزر الآزور.

و لم يعثر على دليل واحد يبين لماذا وقعت الطائرة وهناك اختلافات بسيطة بين الأسطورة والحادث الحقيقي كما أوردته الجريدة.

والظاهر أن المخابرة الواصلة لم تكن متلعثمة ومستغيثة واختفت في الصمت بل على العكس من ذلك فقد كان آخر إرسال للطيار تقرير عن موقعه والذي لم يبدي فيه أي إشارة لحدوث عوائق.

وبقعة الزيت التي شوهدت في مسار الطائرة على بعد 60 ميلاً إلى الخلف من الموقع حيث أعطى الطيار تقريره. و لم يعلم أحد إذا ما كانت هذه البقعة تعود للطائرة المفقودة أم لغيرها وخصوصاً أنه لم يعثر على أي حطام في نفس المنطقة.

وبالنسبة للأوراق الرسمية لم يبدأ البحث حتى تبين أن الطائرة لم تصل بعد إلى جزر الآزور عند الساعة 6,59 مساءً برغم أن الطائرة قد أرسلت تقريرها عند الظهر تقريباً. وفي العادة لا يسمح بمرور سبع ساعات دون أن تعطي الطائرة تقريراً و لم يبدأ التفتيش عنها.

أما بالنسبة للطائرتين اللتين قد بدأتا بالبحث يوم الإثنين ليلاً. فقد كانت كل واحدة على الطرف المقابل للآخر من الطريق الطويل وكانتا تبحثان في الظلام و لم يذكر إذا ما كانتا مجهزتين برادار أم لا. وإذا لم يكن لديهما إدارات فإن أملهما يكون فقط برؤية ضوء أو تموجات معينة ولكنهما لم تستطيعا رؤية أي حطام.

وفي صباح اليوم التالي عندما بدأ البحث الشامل بكامل قوته وبدأ البحث. وكانت الطائرة قد مضى على وقوعها ثمانية عشر ساعة.

الطائرة المفقودة كي بي ـ 50 كانت حالة مختلفة حيث إن التأخر في البحث قد أدى إلى المساهمة في فشل العملية.



# نيسـان 1962

## بايبـر اباشـي

في يوم صاف ومشمس من أيـام شـهر نيسـان سـنة 1962. اسـتلم بـرج المراقبـة في مطار نساو للإرشاد من الطائرة ذات المحركين أباشـي. والـتي كـانت تتقـدم مـن ناحيـة الشمال. ورغم الطقس الجيد فإن الطيار لم يستطع أن يحدد موقعه و لم يستطع أن يفهـم التعليمات المعطاة له. وحاول برج المراقبة إعـادة الاتصـال والتقـط إرسـاله وهـو يعطـي معلومات عن الطيار بأنه كان يتصرف وكأنه في ضباب كثيف.

وبعد عدة دقائق من الإرباك فقد الاتصال مع الطائرة. وقد وجد جناح الطـائرة في الصباح على بعد 20 ميلاً من نساو. والغريب في هذا الموضوع أن الطيار كان في موقـع قريب جداً من البرج عندما أعلن أنه قد ضل الطريق.

لقد بحثت كل صفحة من نساو ديلي تريبيون ونساو غارديان من 1 كانون الثـاني حتى 30 حزيران 1962 و لم أجد أي شيء يذكر عن هذه الحادثة. فشككت بأن التاريخ قد يكون خطأ. فأرسلت رسالة إلى مطار نساو الدولي معطيـاً المعلومـات المتقدمـة آنفـاً وطالباً منهم أن يعلموني عن أي حادث مشابه. فأتاني الجواب بعد عدة أسابيع.

دي إيه أف انغراهام. مديـر الطـيران المدنـي ــ مطـار نسـاو الـدولي. البهامـاس 25 نيسان 1974. بالإشارة إلى رسالتكم المؤرخة 11 آذار 1974.

إننا لا نملك أي سجل للاختفاء المزعوم للطائرة الموصوفة في رسالتك فأنا شخصياً والبعض من الموظفين الآخرين كنا في قسم الطيران المدني منذ سنة 1946. فإننا لا نحمل ذكرى عن الحادثة المزعومة التي تذكرها في رسالتك.

وأنا أفترض فقط أنها حادثة مختلفة من صاحب مخيلة واسعة وحيوية.

# شباط 1963

## مارين سلفر كوين

لقد بدأت مارين سلفر كوين وطاقمها المؤلف من تسعة وثلاثين شخصاً رحلتها بتاريخ 2 شباط 1963. من بيومونت ـ تكساس إلى نورفولك ـ فرجينيا، برحلة بدت وكأنها لن تنتهي أبداً. وكانت حمولتها بالكامل من الكبريت المذاب والموضوع تحت درجة حرارة 275 فهرنهيت وكانت موضوعة في خزان كبير في مستودع السفينة المعدلة من بارجة حربية زمن الحرب العالمية الثانية إلى باخرة شحن تجارية.

وفي الصباح الباكر ليوم 4 شباط أرسلت تقريراً روتينياً عادياً عبر جهاز اللاسلكي عند الموقع المحدد تقريباً عند نقطة 270 ميلاً غرب كي ويست. وقد جرت عدة محاولات غير ناجحة للاتصال بها بعد ذلك، وقد أعلن عن فقدانها منذ ثلاثة أيام سابقة عندما فشلت في الوصول إلى نورفولك كما هو برنامجها. والبحث المكثف نتج عنه اكتشاف بعض سترات النجاة وقليلاً من الحطام ولا شيء أكثر من ذلك.

وقد احتفظ حرس السواحل بمجموعة اتصالات متسلسلة. ومع ذلك فهم اعترفوا بأنها لم تساعدهم على شرح أسباب المشكلة.

إن المعلومات التالية مأخوذة عن تقريرين صدرا عن حرس السواحل.

**توجيه ـ بند 2**

الباخرة مارين سلفر كوين ـ في 2 أس إي ـ إيه نوعها باخرة ناقلة مسجلة في الولايات المتحدة. حولت إلى سفينة شحن تجارية لتحمل الكبريت السائل وقد أبحرت

من بومونت ـ تكساس بحمولة تبلغ 15,260 طناً في عصر يوم 2 شباط 1963 في طريقها إلى نورفولك ـ فيرجينيا . إن السفينة وطاقمها التسعة والثلاثين قد اختفوا. وكان آخر مرة سمع اتصال منهم عند الدرجة 125. شرقاً يوم 4 شباط 1963.

**مجلس التحقيقات ـ بند 38**

عند الدرجة 1,25 توقيت محلي. يوم 4 شباط 1963 رسالة شخصية أرسلت من قبل أحد أفراد طاقم عن طريق الباخرة. وكان الموقع قد رجح أن يكون 25 درجة و 45 ثانية شمالاً و 86 درجة غرباً وعند الساعة 11,24 يوم 4 شباط حاول جهاز الإرسال آر سي ايه الاتصال مرتين بالباخرة دون تحقيق نجاح بالاتصال. عند هذا الوقت فإن الباخرة سلفر كوين لو استمرت في رحلتها لكانت من المفروض أن تكون عند الموقع 24 درجة و 40 ثانية شمالاً 83 درجة و 19 ثانية غرباً. وعند الظهر يوم 3 شباط كانت الباخرة تكساكو كاليفورنيا عند الموقع 40 ميلاً من مارين سلفر كوين تعرضت لرياح شمالية بقوة 6 إلى 11 حسب مقياس بوفورت. هائجة إلى الشمال.

مكتب البحرية الأمريكية لتخطيطات المحيط. أوضح بأن الباخرة من المحتمل أن تكون قد واجهت بحراً بأمواج عالية جداً تبلغ 16,5 قدماً والرياح بقوة تبلغ 25 عقدة وحد أعلى 46 عقدة.

**ـ مجلس التحقيقات ـ البند رقم 39**

إن أول المعلومات الواردة عن تأخر سلفر كوين عن موعدها استلمت بواسطة القائد. المنطقة الخامسة لدائرة خفر السواحل عند الساعة 21,00 محلي 7 شباط 1963.

**ـ مجلس التحقيقات ـ البند رقم 40**

عند الساعة 8,00 توقيت محلي 8 شباط 1963. ابتدأ البحث في الفترة من 8 - 13 شباط 1963 ـ خفر السواحل وفرق تابعة للبحرية ـ وطائرات تابعة لسلاح الطيران اشتركت في 83 طلعة بمجموع ساعات بلغ 499,6 ساعة من البحث لما مجموعه 348,400 ميلاً مربعاً.

**ـ مجلس التحقيقات ـ الاستنتاج 27**

إن الشركة التي تتولى شؤون الباخرة لم تتقدم بإشعار تحذيـري إلى خفـر السـواحل فيما يختص بعدم القدرة على الاتصال من وإلى الباخرة.

ولقد عللت هذه الشركة الأمر إلى أن مرد التأخير هو بسبب عدم ملائمـة الطقـس لعملية الإرسال والاستقبال فيما يختص بالاتصال الروتيني ذو 24 و 48 ساعة من الباخرة إلى المحطة. وبسبب هذا التأخير الذي أضاع علينا فرصة ثمينة في التحضير للتفتيش.

**ـ مجلس التحقيقات ـ البند رقم 41**

في 29 شباط كـان زورق الطـراد الاسـتردادي التـابع للبحريـة الأمريكيـة يجـول في منطقة تبعد 12 ميلاً إلى الجنوب الغربي لكي ويست ـ فلوريدا شاهد والتقط سترة نجـاة ومطبوع عليها اسم الباخرة وعندها ابتدأت الخطوة الثانيـة للانقـاذ بـدأت. إن احتمـال الرؤية كانت 95% لرؤية السفينة نفسها 70 % لرؤية زوارق نجاة معدنية الصنع و 65 % لزوارق قابلة للنفخ. وقد مارست البحرية الأمريكية عملية الغطس وذلك لمعرفـة مكـان استقرار الهيكل الثقيل للسفينة. وخلال هذه الفترة مزيداً من قطع الحطـام اكتشـفت وتم التعرف عليها بأنها تخص الباخرة مارين سلفر كوين وفي 14 آذار 1963 توقـف البحـث عن الباخرة المفقودة.

**ـ مجلس التحقيقات ـ البند رقم 42**

لقد تأكد بأن المواد الملتقطة بعد التعرف عليهـا جيـداً بأنهـا تخص البـاخرة مـارين سلفر كوين وهي مؤلفة من 8 جاكتات نجاة ـ 5 أطواق نجاة ــ لوحـات تحمـل أسمـاءً ــ عدد 1 قميص ـ عدد 1 مجذاف ـ 1 علبة زيت ـ علبة وقـود بـنزين وعوامـة واحـدة، ثـم نفير للضباب عدد 1.وإن الإجماع في الرأي أقر علـى أن مـن المحتمـل أن تكـون سـترتي النجاة قد ألقيت بواسطة شخص يقصد التحذير والقميص المربوط مع سترة النجاة أيضاً تحذير من شخص ما. ثم إن الثقوب المتعددة الموجودة علـى سـترات النجـاة تـدل علـى هجوم لسمك مفترس لم يتوفر تواجد أي أثر لمادة الكبريت على أي من القطع الملتقطـة ولا أي أثر لأي انفجار أو احتراق.

**ـ مجلس التحقيقات ـ استنتاج رقم 4**

إن الفشل في إرسال نداء الاستغاثة هذا يوضح الاستنتاج بحد ذاته بأن فقدان السفينة بدا سريعاً لدرجة أن السبب أعاق السفينة عن إرسال النداء.

**ـ توجيه ملاحظة 4**

إن مجلس التحقيقات البحرية يعتبر بأن كثيراً من الاحتمالات التي قد تكون هي المسببة في فقدان السفينة فإنها تميل إلى وضع احتمالات لهذه الأسباب :

1 ـ انفجار قد حدث في البضاعة المشحونة.

2 ـ تحطم العارضة الوسطية التي تشد أطراف السفينة مما أدى إلى انقسامها نصفين.

3 ـ أن تكون الباخرة انقلبت في حوام تزامني.

4 ـ انفجار البخار بسبب امتلاء المنطقة الفارغة بالماء بشكل سريع والسجل يحتوي على دلائل مسهبة لدعم افتراضات مجلس التحقيقات، الانفجار في خزان الشحن.

**ـ مجلس التحقيقات ـ استنتاج رقم 7**

إن اهتزاز كتلة الكبريت يؤدي إلى تزايد كمية الغاز المتحرر من السائل ويعتقد بأن الكبريت كان يتحرك ويهتز أثناء تواجد السفينة في بحر هائج وخصوصاً أثناء هذه الرحلة وتبعاً لهذا الاهتزاز فإن كمية الغاز المتحررة من الكبريت المذاب سوف تزيد.

**ـ مجلس التحقيقات ـ استنتاج رقم 8**

بالرغم من وجود 3 فتحات للتهوية في كل خزان، فإن امتلاء هذه الخزانات بالكبريت منع مرور الهواء بحرية، ولهذا فإن التهوية لم تكن فعالة لتفريغ كل كمية الغاز المنبعثة بسبب الأمواج العالية التي واجهت الباخرة. وإنه بسبب الاهتزازات الناتجة فإن أجزاء من الكبريت السائل تخرج من الفتحات وقد تتجمد جزئياً وتقلل من عملية التهوية أيضاً حيث يصغر حجم الفتحات أيضاً.

**ـ مجلس التحقيقات ـ استنتاج رقم 9**

يحتمل أن يكون سبب الانفجار ناتج أيضاً عن الغازات في إفراغ المحتوي على بخار في أحد العنابر الخاصة بالسفينة. وبالرغم من أن الفحص للعينات المأخوذة لاكتشاف أية أدلة لوجود تفحم أو انفجار وهذا لا يقلل من أهمية احتمال وقوع انفجار.

ربما تكون الباخرة قد انقسمت إلى نصفين.

**ـ توجيه ـ بند 3**

إن مسألة تحويل السفينة إلى ناقلة كبريت سنة 1960 كان يتطلب أن ينزع من السفينة كل الدعامات المستعرضة والتي تحول دون إنشاء مستوعبات حديدية وتطوير النظام الداخلي للبناء، وذلك لعمل خزان واحد متصل مع بعضه البعض يبلغ طوله 306 أقدام هذا وقد أنشأ حاجز لمنع الماء والذي يقسم خارج مستودع الشحن إلى نصفين.

**ـ مجلس التحقيقات ـ استنتاج رقم 12**

لقد اعتبر مجلس التحقيقات احتمال أن تكون الإصابة التي ألمت بالسفينة ناتجة عن ضعف طولي في جسم الباخرة مما سبب انقسامها نصفين. لقد عرف بالتجربة أنواع متعددة من الكسور من نوع تي ـ 2 باخرة ناقلة وهذه الكسور قد درست ومحصت كثيراً وعدلت في الأنواع المستحدثة من هذه الماركة. وأن العيب الموجود في هذا النوع القديم من الصعب تعديله نتيجة للقياسات الجديدة. كما أن عمر السفينة له علاقة أيضاً بعدم الصلاحية ، لقد كان عمر هذه السفينة 17 سنة عندما أخذت وعدلت إلى ناقلة كبريت مذاب وكان عمرها 19 سنة عند اختفائها.

**ـ مجلس التحقيقات ـ استنتاج رقم 21**

إن أحوال البحر التي واجهتها السفينة بجميع مراحله قد يكون لها سبب محتمل لاختفاء السفينة. وكحصيلة للتحويل الحاصل في السفينة فإن تسعة عارضات خشبية أساسية في بناء السفينة قد انتزعت وكان فوق هذه العارضات قاطعاً يحجب الماء في وسط السفينة، وبعد تحويلها وتعديلها بقي هناك قاطعاً واحداً وقاطعين صغيرين وستة ميازيب اتصال.

ومع هذا فإن هذه القواطع الجديدة تبين أنها لا تملك القوة الكافية كالسابق ولا الصلابة المطلوبة كما كانت سابقاً.

ولهذا فإن الافتراض بأن القوة المحدثة بواسطة الضغط من قبل أحوال البحر قد تسبب بتشققات للقعر، وهذا مما يدعم فكرة أن غرق السفينة قد تم بسرعة هائلة.

## ـ ربما تكون السفينة قد انقلبت.

**ـ مجلس التحقيقات ـ استنتاج رقم 20**

إن تركيز الحمولة بالقرب من خط المنتصف أثناء سيرها جعلها تتموج بسرعة أكبر من أي سفينة أخرى من نفس الوزن، إن التقرير الذي وضعته إدارة التخطيطات المحيطية للولايات المتحدة يبين احتمال أن تكون فترة مواجهة السفينة للأمواج هي بنسبة 10 % من الوقت الذي أمضته السفينة في التموج والذي تحدد بكمية 8,1/2 ثانية وتحت مثل هذه الظروف فإن تموج السفينة متوقع مصحوب بالتعرج والترنح وصعوبة بالتحكم في القيادة. فإذا ما حدث مثل هذا التطور فإن تدبيرات سريعة يجب أن تؤخذ لمنع الخطر وذلك من قبل الضابط المراقب وتؤخذ تدابير سريعة لتغيير اتجاه السفينة فإذا لم تؤخذ تدابير سريعة فإن تموجات خطيرة من الممكن أن تحدث.

إن عملية انقلاب للسفينة من الممكن أن يحدث بدون سابق إنذار أو سابق عطل. وأخيراً إنه من المحتمل أن يكون الانقلاب قد سبقه ، وكان مسبباً له عدم وضع الحمولة في مكان غير مناسب وغير ملائم لوضع السفينة.

## ـ انفجار البخار

**ـ مجلس التحقيقات ـ استنتاج رقم 12**

لقد كان في البدء أن منظر تواجد ماء البحر والكبريت المذاب محتكاً ببعضه في منطقة واحدة لا بد وأن ينتج عنها انفجار هذا وقد ظهرت أفكار حديثة ترفض مثل هذا الاحتمال، ولكن لا يمكن إلغائه كسبب إلغاءً تاماً.

## ـ أبخرة متفجرة

**أمر ـ ملاحظة رقم 5**

هناك احتمال بوجود مسبب آخر لفقدان الباخرة وواحد من الأسباب الذي لم يعلق عليه مجلس التحقيقات ، وهو يتعلق بانفجار قد يكون تم في المنطقة الفارغة حول خزانات الحمولة غاز الهيدروجين سلفايد والكربون ديسلفايد وهي ناتجة عن اهتزاز الكبريت المذاب، وكذلك بخار الكبريت. والذي أنتج غازات مجتمعة قابلة للانفجار.

إن أحدث تاريخ عـن الاشتعال الـذي حصـل في الخزان الرابـع والـذي يشـير إلى مصدر الاشتعال.

### توجيه ـ بند 6

بالعودة إلى بدايات صيف 1962 ومستمرين حتى إبحار السفينة في آخر رحلــة هـا، واستمر تسرب الكبريت المذاب من الخزانات إلى العنبر رقم 4 .

إن كمية الكبريت كانت كبيرة، وكان من المتحتـم علـى طـاقم السـفينة أن تخلـو الكبريت المتجمد عند العودة من كل رحلة حتى يحفظها من انسداد المياه الآسنة.

وعندما أبحـرت السـفينة في آخـر رحلـة لها بحمولـة تقـدر بـين 20 و 70 طنـاً مـن الكبريت المتصلب والمتبقي في المياه الآسنة.

### توجيه ـ بند 8

لقـد حدثـت عــدة حرائـق في خزانـات الكـبريت في الأمـاكن الفارغـة منهـا وهـذه الانفجارات ناتجة عن طبيعة محلية تبعاً لحالة السفينة ونــادراً مـا تغطـي أكـثر مـن بعـض المساحات القليلة ولا تؤثر على نفسية الطاقم وكانت تطفأ عادة بأجهزة الإطفاء المتوفرة وبالماء. وعنـد بدايـة عملهـا في تشـرين أول 1962 كـانت حـالات الاشــتعال تحــدث باستمرار.

وفي رحلـة في أواخـر كـانون الأول 1962 اشـتعلت الحرائـق باسـتمرار في المنطقــة المعزولة الخزان رقم 4.

**مجلس التحقيقات**

### التوصية رقم 1

في المستقبل نفس التعديل للناقلة تي ـ 2 نوع صهريج. لتحويرها إلى مهمات مختلفة يجب عدم الموافقة على ذلك.

**مجلس التحقيقات ـ التوصية رقم 12**

بالنظر إلى الفشل الذريع في بناء مثل هذه السفينة نـوع تـي ـ 2 ـ فصيلـة السـفينة الصهريج، وبالنظر أيضاً إلى أن هذا النوع الفاشل قـد أسـهم في فقـدان السـفينة مـارين

سلفر كوين، فإننا نرفع التوصية بأن يتهيأ على وجه السرعة لاسلكي نقال كي يوضع في زوارق النجاة، ونوصي أيضاً بأن تكون السفينة نوع تي - 2 فصيلة سفينة صهريج مزودة بزورقي نجاة مطاطيان كل واحد مقابل الآخر.

ومع أن خفر السواحل لم يشيروا إلى أهمية بناء العوارض الخشبية فإنهم أيضاً لم يشيروا إلى حقيقة مهمة تترتب على هذه العوارض.

إن هذه العوارض مركبة عمودياً بحيث إنها تقسم داخل السفينة إلى أماكن معزولة عن الماء وبشكل مستوعبات أو عنابر، وهي لا تحفظ هيكل السفينة فقط من الانحناء في البحر الهائج. ولكنها أيضاً تحفظ من الغرق أو أن تتمزق إذا ما حصل انفجار أو نتيجة تصادم أو إذا جنحت.

إن سفينة بطول 500 قدم، يجب أن يكون فيها 9 حواجز عرضية قائمة على الأقل مكونة مستوعبان، وإذا ما حصل انفجار عند ذلك في السفينة فسوف تحدث فجوة فيتضرر مستوعب أو اثنين فقط والحواجز تمنع دخول الماء إلى المستوعبات الأخرى عن طريق الإثنين الآخرين. وإذا ما غرقت فإنها تستمر بالغرق بهدوء فيتمكن الركاب من استخدام مراكب النجاة أو ربما يمكنه الاستمرار بالسير على نفس حالة الضرر حتى الميناء.

ومع أن بعض البواخر قد عرف أنها انقسمت إلى نصفين وبقيت طافية على وجه الماء بفضل الحواجز، معظم البواخر من هذا الحجم يتوقع أن تبقى طافية في جو معتدل مع مستوعبين طافحين بالماء. وما دون ذلك فإن الغرق يكون مصيرها.

وعند تحويل مارين سلفر كوين إلى ناقلة كبريت مذاب احتاجت إلى أن يقتلع حواجزها القائمة بمسافة 360 قدماً من أجل الحمولة وفي مكانها وضع حاجز واحد فقط وضع بالقرب من منتصف الباخرة وحاجزين جزئيين آخرين قد بنيا أيضاً واحد في الأمام والآخر في الخلف. وأما الوصلات العليا فهي بقصد تدعيم بناء السفينة المعدل بدلاً من الحواجز العمودية المنزوعة. وإذا ما حدث انفجار في السفينة المعدلة فسوف

تفتح فجوة في جنب السفينة مارين سلفر كوين فإن نصف السفينة سيقع بسرعة وستغرق السفينة بكاملها بسرعة ولن يكون هناك وقت لإرسال إشارة استغاثة.

أما كتاب مثلث برمودا فقد عملوا من نقص الحطام عندما تغرق أي سفينة الشيء الكثير إن الجزء الفعال من أي سفينة تشق عباب البحر أثناء هبوب العاصفة، يكون في الجزء السفلي للسفينة داخل المستوعبات أما الجزء العلوي للسفينة فهو يكون معلقاً فقط حتى لا تنجرف وتنساق بقوة الأمواج والرياح وفي كلا الحالتين سوف تغوص مع السفينة الغارقة.

هناك بعض الأجزاء فقط والتي طفت على السطح وأمكن اكتشافها من السفينة مارين سيلفر كوين وقد اكتشفت فيما بعد.

إن أسطورة مثلث برمودا، قد ذكرت بأن خفر السواحل فشلوا في توضيح أسباب اختفاء مارين سلفر كوين. وفي الواقع إن مجلس التحقيق قد دون أربعة احتمالات لأربعة أسباب. والتوجيه أضاف سبباً خامساً. أي احتمال لأي سبب من الأسباب الموضوعة إما منفردة أو مضافة أحدها للآخر يحتمل أن يكون السبب المسبب للحادث. هذا وإن خفر السواحل قد أوشك تقريباً أن يحدد أي واحد من تلك الأسباب كان أكثر احتمالاً للحدوث.

إن اكتشاف قطعة مكسورة وعليها اسم الباخرة قد قاد إلى عدة أبحاث أدت بدورها إلى استنتاج أن السفينة قد غرقت بسبب انفجار وقع عندما لامست مياه البحر الكبريت الذائب. وهذه النظرية فيها عدة فجوات:

أولاً ـ إن حالة الخشب ممكن أن يحدث ما حدث له بطريقة أخرى غير الانفجار، فربما يكون قد انخلع من جانب السفينة، بينما كانت تتلوى بعد أن عانت من فشل في بنيتها من بين الأسباب الخمسة المرجحة للكارثة، حسب تقارير خفر السواحل. لقد شعر خفر السواحل أن أقل ما يمكن حدوثه هو الانفجار بالنسبة لحادثة السفينة مارين سيلفر كوين.

إن أرامل وأقارب الرجال عملوا ملفات لدعاوى بحق صاحب السفينة بعد حادثة غرقها، وقد استمرت المشكلة الشرعية لأكثر من 10 سنوات وفي عيد ميلاد احتفائها العاشر، أعلن عن أن أول وفاة مرتكبة بطريقة الخطأ بسبب حادثة مارين سلفر كوين، قد سويت مع المحكمة على أن يدفعوا 115,000 دولار لأرملة بحار عادي.

وفي سنة 1972 أن المحكمة العليا قد أوكلت محكمة اقل منها لأن تحكم على السفينة بأنها لم تكن صالحة للملاحة. وقد وصلت التعويضات المدفوعة إلى سبعة ملايين دولار وسوف يعلن عنها لاحقاً.

إن الغرق السريع الذي ألم بالسفينة قد أدى إلى عمل تحقيقات لمحاولة عمل نظام إنذار أوتوماتيكي للطوارىء ومنارة إشعار باللاسلكي للموقع.

إن سفن شحن الكبريت المذاب أصبحت نادرة في عالم السفن هذه الأيام. إن ثمانية فقط من هذه السفن تعمل حالياً ولم تتعرض أي من هذه السفن لأي مشكلة من أي نوع خلال الجيل السابق.



# تمـوز 1963

## سنـو بـوي

بعد مرور بضعة أشهر على فقدان السفينة مارين سلفر كوين. اختفى مركب صيد يبلغ طولـه 60 قدمـاً في أحـوال جوية جيـدة، وذلـك خـلال رحلـة تبلـغ 80 ميـلاً من كينغزتون في جامايكا إلى بدروبانكس وكان يدعى سنو بوي وعلى متنه اربعون راكباً، لم يعثر لهم على أثر جميعاً. وذلك على الرغم من اكتشـاف مجموعـة من قطـع الحطـام اعتقد البعض بأنها كانت تعود إلى المركب المذكور.

**ميامي هيرالد - الجمعة - 5 تموز 1963**

لقد صرح خفر السواحل هنا بـأنهم يفتشـون في البحـر الكـاريبي بحثـاً عـن سـفينة تحمل 55 راكباً قد مضى أوان وصولـه وذلـك حيـث كـان في رحلـة مـن جامايكـا إلى جزيرة صغيرة في بدروبانكس علـى بعـد حـوالي 80 ميـلاً إلى الجنـوب. وقـد شـارك في البحث 7 طائرات للإنقاذ البحري في محاولة للعثور على مركب يبلـغ طولـه 63 قدمـاً ــ ويدعى سنو بوي وكانت وجهته نـورث ايسـت كـي عنـد بـدرو بـانكس وذلـك يـوم الثلاثاء ظهراً.

وقد جرى البحث من خلال القاعدة الجوية الأمريكية في غوانتانيمو - كوبا.

**- تقرير شركة لويدز للإصابات الاسبوعية - في 9 تموز 1963**

السفينة سنو بوي. وجدت في حالة جيدة جنـوب كنغزتـون ــ جامايكـا ــ هكـذا صرحت البحرية الأمريكية اليوم. وقد صرح متكلم باسم البحرية الأمريكية بأن المركب

اتصل لاسلكياً بمقر الإدارة العامة للأطلسي التابع للولايات المتحـدة في نورفولك. وقـد صرح بأنه كان متوقفاً لأنه حوصر من قبل الأحوال الجوية الرديئة والآن ليـس لديـه أي مشكلة.

**ـ ميامي هيرالد ـ السبت في 6 تموز 1963**

بقلم ستيف ترمبل ـ استمر البحث في منطقة واسعة من البحر الكاريبي يوم الجمعـة بحثاً عن مركب مفقود طوله 63 قدماً، وتعود ملكيته إلى شركة بواخر من ميامي وعلـى متنه 55 راكباً. واسمه سنو بوي وكان قد أعلن عن اختفائه منذ ثلاثة أيام.

هذا وقد تكثف البحث يوم الجمعة. وخاصـة عندمـا تكلـم أحـد ركـاب المركـب الذي وجد إلى الجنوب من جامايكا حيث قرر سنو بوي الصيد.

وبسبب خطأ ما فقد أعلن عن العثور على المركـب يـوم الجمعـة حيـث تبـين بعـد ذلك أن العثور لم يكن يتعلق بسنو بوي بل بمركب آخر حجـز بسـبب ردائـة الأحـوال الجوية بالقرب من بروغريسو في المكسيك.

لم يستطع أحد تفسير وجود 55 راكباً على متن مركب طوله 63 قدمـاً. وقـد قـال بويدسنو وهو اسم مالكه الأصلي والذي ما زال يقبض رهنه.

لم أكن أعلم حتى الآن بأنه يمكن لمجموعة كبيرة أن تقوم برحلة صيد على المركـب فعندما حولت زورق الإنقاذ الإضافي للطائرات إلى مركب عادي فقد كان يتسع لمبيـت سبعة أشخاص بما فيهم الطاقم فقط.

**ـ ميامي هيرالد ـ الأحد في 7 تموز 1963**

بقلم لي وينغري ـ لقد وجدت جثة طافية في البحر الكاريبي يـوم السـبت في نفـس المنطقة حيث اختفت السفينة سنو بوي وعلى متنها 40 راكباً.

لقد عثرت حاملة الطائرات واسب على هذه الجثة و لم يسـتدل علـى هويتهـا كمـا وجدت مجموعة من قطع الحطام دلت على أنها تعود إلى المركب سنو بوي وكانت قـد شوهدت يوم السبت بواسطة خفـر السـواحل والأسـطول السـادس للبحريـة الأمريكيـة حيث شارك في البحث.

وكان الحطام يتضمن كابينة سفينة ـ سترة نجاة ـ صاري أبيض ـ وبرميل من الوقود ـ ومجموعة أعواد البامبو.

وأعلن خفر السواحل أن ظهر المركب سنو بوي كان يحوي 99,35 غالون براميل من الوقود و 50 حزمة من قصب البامبو بطول 4 أقدام.

وقد صرح مسؤول بأن كل ما التقط من سنو بوي يوم الجمعة بواسطة سفينة الصيد مارسوتانا ، وقد كانت قطع الحطام متناثرة فوق سطح البحر بمساحة تقدر ببضعة أميال.

وبالإضافة إلى الرجال ، وبدل الوقود فقد أعلن عن أنها كانت تحمل أيضاً 6835 براميل من عيار غالون من الماء. وقد عبر خفر السواحل عن استغرابهم لكمية البضاعة والركاب على متن المركب بتسمية بأنه يحمل فوق طاقته.

**ميامي هيرالد ـ الثلاثاء 9 تموز 1963**

بواسطة كيرت لودايك. القوات المشتركة من بحرية وخفر سواحل بواسطة الطائرات والسفن سوف تمشط 50 ميلاً مربعاً من البحر الكاريبي للبحث وللمرة الأخيرة عن سفينة الصيد سنو بوي والتي اختفت الأسبوع الماضي وعلى متنها أربعون راكباً.

وخلال السبعة أيام من البحث لم يعثر سوى على بقايا حطام منتشرة : كابينة قيادة ـ وزورق نجاة ـ وزورق مطاطي. وهو يؤكد أنه الشاهد الوحيد على آخر رحلة يقوم بها المركب وزورق نجاة وزورق مطاطي. وهذا يؤكد أنه الشاهد الوحيد على آخر رحلة يقوم بها المركب. وقد شوهدت جثة دون التحقق منها أو استعادتها.

وقد أكدت البحرية أنه في الحقيقة لا أمل لأن ركاب سنو بوي في مياه يحكمها سمك القرش منذ أسبوع، ونعتقد بأن التفتيش سوف يتوقف على مضض ليلة الثلاثاء المقبل.

أعلن ناطق باسم البحرية الأمريكية، إن السفينة قد غرقت أو صدمت شعاب صخرية وغرقت.

لقد كان هناك مؤشرات أن يكون مركب سنو بوي قد حمل زيادة عن وزنه عندما ترك مينا كنغزتون.



# آب 1963

## طائرتين نوع كي - س 135

في يوم الأربعاء 28 آب 1963 أقلعت طائرتي كي سي ـــ 135 (الطائرة الصهريج) من قاعدة هومستد الجوية الحربية ـ فلوريدا في مهمة محددة للطيران فوق المحيط الأطلسي. إن الطائرة كي سي - 135 - هي النسخة العسكرية من الطائرة المدنية بوينغ 717 وسرعتها تبلغ 600 ميلاً في الساعة ويبلغ مداها 4500 ميلاً وقد صنعت لتزويد الطائرات بالوقود أثناء الرحلات الطويلة. وقد قامت هاتان الطائرتان النفاثتان بطيران روتيني، وقد قامتا بالاتصال بالقاعدة لتحديد موقعيهما. وكان ذلك حوالي منتصف النهار وعلى بعد 800 ميلاً إلى الشمال الشرقي لميامي و 300 ميلاً إلى الغرب من برمودا ولم يسمع عنهما شيء بعد ذلك أبداً. وقد عثر على حطام أعتقد بأنه عائد إلى طائرة نوع كي سي - 135 في نفس النقطة حيث تم آخر اتصال مع الطائرتين. وقد تأكد بأن الطائرتين قد تصادمتا في الهواء أثناء الطيران. وعلى أي حال فقد عثر بعد يومين على حطام أيضاً على بعد 200 ميلاً من الموقع الأول وهذا ما عارض فكرة أن تكون الطائرتان قد تصادمتا. وبعد ذلك بعدة أيام أعلن سلاح الطيران الأمريكي بأن الحطام المكتشف كان عائداً للطائرتين ثم توقفوا عن البحث نهائياً.

هناك تحليلان عن كيفية اختفاء الطائرتين، وذلك قبل أن تتمكنا أو إحداهما من إرسال إنذار أو نداء استغاثة. فالتفسير الأكثر وضوحاً أن محطتا البنزين الطائرتين قد تصادمتا وانفجرتا على ارتفاع يفوق 30,000 قدم. وأن سرعة هذا الحادث تمنع أن

يكون هناك نداء استغاثة، ولكن إذا فقدت الطائرتان بسبب التصادم في الجو فلماذا إذن وجد الحطام في مكانين مختلفين ويبعدان 200 ميلاً عن بعضهما تقريباً؟

وإذا كان التصادم قد أبعد عن الافتراض بسبب بعد المسافة بين الحطامين فإن كل طائرة تملك مشاكلها الخاصة وقد وقعتا منفصلتين. وهذا بعيد الاحتمال للغاية. إن الأرجحية ضد حدوث كارثتين منفصلتين طغتا على حادثة الطائرتين اللتين تكلفان ملايين الدولارات وفي نفس اللحظة إنهما صغيرتان إلى ما لا نهاية لدرجة أن الاحتمال لا يصدق أبداً. وكان لا بد أن تحدث المشكلة وهما قريبتان من بعضهما فلا يتمكن أي من طاقمهما القيام بالاتصال بالقيادة لإبلاغها عن الواقع الخطير للطائرة الأخرى ومخابرة من هذا النوع لم تصل أبداً.

هناك فقط الاحتمالين السابقين لشرح الحادث، ولكن المنطق لا يحكم لمصلحة أي من هذين الاحتمالين كحل للمشكلة. وما زال المسؤولون في حيرة من أمرهم حول هذه المسألة. هناك شيء غريب يجري والمسنين في المنطقة يضيفون نقطتين ينسبونهما إلى النحس ويتساءلون فيما بينهم "ومن يدري أي شيطان يترصد في أعماق مثلث برمودا".

**ميامي هيرالد - الثلاثاء 29 آب 1963**

بقلم كيرت لويدكي ولاري مير. لقد اختفت طائرتين عملاقتين من حاملات الوقود فوق الأطلسي يوم الأربعاء وعلى متنهما أحد عشر رجلاً من قاعدة هومستد الجوية.

وقد أبلغت إحدى الطائرات الباحثة وهي من برمودا، بأنها شاهدت بقعة من الزيت يوم الأربعاء ليلاً، وقد التقطت بعض السفن سترات نجاة و لم يكن هناك ما يؤكد بأنها تخص الطائرات المختفية.

وبناءً على معلومات من قاعدة هومستد الجوية فإن الطائرتين العملاقتين كي سي - 135 كانتا عائدتين من مهمة تعبئة وقود. وقد تأخرتا عن الوصول عند الساعة 3,00 عصراً وعندها ابتدأ البحث مباشرةً.

وقد بدأت الطائرات وسفن خفر السواحل بالبحث ومشـطوا مساحة تعادل 800 ميلاً إلى شمال ميامي.

وقد اشترك في العملية 24 طائرة على الأقل عند منتصف الليل وقد تضاعف العدد عند الصباح. وقد دعيت أربع سفن للمشاركة في البحث.

وقد حلقت الطائرات الأولى في نفس المسار الذي حلقت فيه الطائرتان المختفيتان وهما في طريقهما إلى قاعدة هومستد. والبعض الآخر حلق في مربعات مبتعداً عن المسار وقد كانوا يحلقون على ارتفاع منخفض مطلقين أضواء الكشافات صوب البحر.

لقد كان الأمل كبيراً بأن يكون بعض الناجين على الطائرتين ما زالوا طافين على سطح الماء حتى طلوع الفجر فتقوى الرؤية للبحث بجدية وبسرعة.

وآخر اتصال تم مع هاتين الطائرتين كان حوالي الظهر وقد حددا مكانهما عند نقطة تبعد 900 ميلاً إلى الشمال الشرقي لميامي وأنهما تتوقعان الوصول إلى هومستد عند الساعة 2,00 عصراً.

والطائرتان البالغ ثمنهما 4 ملايين دولار وتحملان كمية من الوقود تبلغ 2900 غالون من الوقود عالي الأوكتين اللازم للطائرات النفاثة قد أكملتا مهمتهما مع طائرتي بي 47 قاذفتي قنابل من قاعدة شيلي الجوية في كنساس.

وآخر تقرير عن الوضع بالنسبة للطائرتين لم يسجل أبداً وفقدت الطائرتان.

## ميامي هيرالد ـ الجمعة 30 آب 1963

بقلم لايتون مكلوتن: إن الحطام المتناثر فوق الأطلسي والذي جمع يوم الثلاثاء بواسطة الباحثين قد أدى إلى الخشية من أن تكون الطائرتان قد تصادمتا في الجو. وقد تضائل الأمل بوجود الطاقم المؤلف من أحد عشر شخصاً على متن الطائرتين على قيد الحياة وذلك لأن الباحثين فشلوا في إثبات ما يشير إلى وجود أحياء.

لقد تم العثور على ثلاثة زوارق نجاة مطاطية فارغة وخوذة طيار وتحمل اسم أحد أفراد الطاقم وجدت طافية في المحيط.

ولقد وجدت السفينة ازالياسيّ الحطام والتقطته في منتصف المسافة بين نساو ـ برمودا ولقد وجدت قرب الخوذة وزورق النجاة بالإضافة إلى لباس مطاطي وقطع من لوحات للطائرات وقد صرح مصدر من سلاح الطيران بأن ما مجموعه 36: سفينة و 50 طائرة سوف تكثف جهودها للبحث خلال الليل عن الرجال المفقودين.

إن خوذة الطيار الملتقطة من البحر ومحفور عليها اسم غاردنر دلت على أن أحد الأشخاص المفقودين كان يدعى فعلاً كابتن جيرالد غاردنر.

وقد أعلن مسؤولون في الطيران لدى البنتاغون بأن الطائرتين قد تصادمتا في الجو عند عودتهما إلى قاعدة هومستد من رحلة روتينية ولكن صنفت رحلتهما على أساس تفريغ وقود فوق المحيط.

إن التصادم يوضح لماذا فقد الاتصال من الطائرتين العملاقتين (محطتي الوقود الطائرتين) وذلك بعد الاتصال التفقدي اللاسلكي العادي عند الظهر.

لم يسمع بنداء استغاثة وقد اتصلت الطائرتان القاذفتان وأوضحتا أنهما ملأتا خزاناتهما بالوقود في عملية روتينية وأن الطقس كان جيداً وهذا ما صرح به مسؤول في قاعدة شيلنغ.

وقال طاقم القاذفة أنهم لم يروا أي خلل أو نقص يعتري طائرتي الوقود، وأن تفريغ الوقود من الطائرتين إلى طائرتين أخريين تم في نفس المنطقة وذلك حيث تم الاتصال معهما لآخر مرة.

وقد كان ذلك على مسافة 900 ميلاً إلى الشمال الشرقي لميامي والحطام شوهد على مسافة 780 ميلاً في نفس الاتجاه.

## ميامي هيرالد ـ السبت 31 آب 1963

بقلم لي ويفري : البحث عن صهريجين طائرين. لقد شوهدت كمية أخرى من الحطام يوم الجمعة على بعد 160 ميلاً من منطقة الحطام الأولى التي وجدت سابقاً. وقد حل الظلام قبل أن تتمكن السفينة من جمع هذا الحطام وقد توقع وصول طراد لخفر السواحل عند فجر اليوم.

لا يوجد أي مؤشر في كلتا منطقتي الحطام يدل على وجود أحياء.

المسافة الكبيرة الفاصلة بين كومتي الحطام ستقلل من احتمال تصادم الطائرتين في الجو. وقد ذهبت القوات الجوية في التعليق على السبب المحتمل لاختفائهما بعيداً جداً عن هذا التحليل.

إن أول تجمع عثر عليه لحطام الطائرات : خوذة طيار ـ سترات نجاة ـ خريطة ملاحين ـ ألواح تابعة للطائرة وأغطية معدات طيران . وقال طيار إن العشرة أميال مربعة الموجودة على بعد 260 ميلاً إلى الجنوب الغربي من برمودا كانت تبدو "كمزبلة عائمة".

وقد تحدث متكلم باسم القوات الجوية فقال بأن مسؤولي التفتيش صرحوا بأن الحطام الملتقط هو من طائرة واحدة على الأقل.

**ميامي هيرالد ـ الأحد 1 أيلول 1963**

إن البحث عن ناجين من الطائرتين (خزاني الوقود) المفقودتين قد انتقل إلى منطقة أخرى يوم السبت إلى منطقة بمساحة 10 أميال مربعة تبعد حوالي 260 ميلاً إلى الجنوب الغربي لبرمودا.

وقد لوحظ وجود منطقة أخرى من الحطام يوم الجمعة حوالي 160 ميلاً أبعد من الأول ولكن الباحثين قالوا بأنه لا يعود لأي من الطائرتين.

"وقد ظهر بأنها مساحة كبيرة من الطحالب البحرية وبقايا أخشاب وعوامة طافية قديمة". هذا ما قاله الرائد فريد بريني من قوات الطيران للإنقاذ في قاعدة أورلاندو الجوية.

إن ثاني منطقة أعلن عن وجود حطام فيها والتي جلت حقيقة اللغز بأنها لم تكن لأي من الطائرتين، ولكنها كانت أعشاب بحرية وأخشاب بحروفة وعوامة قديمة.

وتقرير من قيادة الجسر الجوي أضاف معلومات جديدة إلى البحث.

تقرير مفصل عن البحث عن طائرتي ساك كي سـي ـ 135 ـ المنطقـة 55 للبحـث

تقرير تاريخي مفصل ـ 1 آب 1963 حتى 31 آب ـ 1963 قيادة الجسر الجوي.

طائرتين من طراز كي سي ـ 135 ـ رقم 38 ورقم 41 قـد اتصلـوا عنـد النقطـة (1) عند الساعة 12,10 فجراً وبتقدير عند النقطة (ب) 275 ميلاً أبعد من الأولى عند الساعة 12/37 صباحاً، ولم تتصلا بعد هـذا الموعـد. وقـد اقـترحت الإدارة المركزيـة طريقـة التفتيش. مشاهدات موقعية حدثت في المنطقة (جـ) حيث الحطام قـد شـوهد أولاً وقـد تبين أنه من الطائرتين كي سي 135 طاقم النجاة الـ بي يو 2 ـ الرقـم 314 قـد تبـين أنـه تابع للطائرة كي سي ـ 135 ورقمها 38 وأن الخوذة التي وجدت تابعة للطائرة كي سـي ـ 135 ـ ورقمها 41 . وكذلك وجد جهازي رادار التقطا وقد عرفا بأنهمـا يعـودان إلى هذا النوع من الطائرات كي سي ـ 135.

في يوم السبت الأحد والإثنين عملت عدة ملاحظات لمشـاهدات كثيرة، وكـانت كلها خلاف ما هو موجود في المنطقة (جـ) قد وجدت في مسار الطـيران العـادي، ولا يوجد أي ذكر في تقرير البحث ما يشـير إلى وجـود علاقـة مـع منطقـة حطـام أخـرى. وذلك حسبما ذكرت الصحف ومن منطقة أبعد. فقط عدة قطع شوهدت حول المنطقة ككل وجميعها لم تكن على علاقة بالطائرات والأبحاث كانت قـد توقفـت يـوم الإثنـين عصراً.

إن تقرير القيادة المركزية للطيران الحربي يقدم دليلاً واضحاً علـى أن الطـائرتين قـد تحطمتا قريباً من بعضها. وعلى عكس من تقرير سلاح الطـيران بأنهمـا كانتـا في حالـة اتصال لاسلكي وأنهما لم تكونا تطيران جنباً إلى جنب ويعتقد بأنهما قد تصادمتا وهما على بعد أميال من بعضهما في لمح البصر، وإذا ما كانتا في مسار واحد فكانتا بالتـأكيد لا تملكان الوقت الكافي للإنذار.

ريتشارد غيرويغ رئيس فرع التقارير والمستندات في قـاعدة نورتـون الجويـة حيـث تبلغ جميع حوادث الطيران التي تحفظ وتبقى هناك قد كتب بنـاء علـى استفسـارات مـن

قبلي. "لقد تبين بكل تأكيد بأن تصادماً جوياً حدث بين الطائرتين المذكورتين بالرغم من الأسطورة التي تدعي بأن القوات الجوية ما زالت في حيرة من أمرها ".

ربما يكون اللغز المتبقي للحل هو لماذا أبلغت الطائرات الباحثة عن وجود منطقة أخرى من الحطام الخاص بالطائرات بالرغم من كونه مساحة لتجمع طحالب وأعشاب بحرية مع بعض الأخشاب. وقد عملت الملاحظة وكانت الشمس تميل نحو الغروب وحيث لا تكون الرؤية كما يجب. ومن الصعب وتحت أفضل الظروف على الباحث بواسطة الطائرة أن يتأكد ما الذي يتماوج تحته فوق المحيط. وأفضل مثل للخطأ الحاصل بالنسبة للبحث يوم السبت صباحاً يوم 31 آب . عندما أبلغت طائرة كي بي 50 وهي في طريقها إلى البحث بأنها شاهدت زورق نجاة طافياً وكان يطفو بالقرب منه جسم إنسان أيضاً وذلك على بعد خمسة أميال من قاعدة كندلي البحرية وخلال نصف ساعة تبين بأنه زورق نجاة بلون برتقالي قد ألقي من مركب وجذع شجرة وبقايا ذخيرة حربية. والإشارات الخاطئة توجد في كل بحث وأن هذه الأخطاء في التقارير ليست بالمرة غير شائعة ولكنها على العكس فهي شائعة جداً.

# حزيـران 1965

## سـي ـ 119

إن الأسطورة والجرائد قد توافقت على الحادث ولكن اختلفت الاستنتاجات .

**ميامي هيرالد ـ الأحـد 7 حزيـران 1965**

قد ابتدأ بحث عريض ومكثف يوم الأحد عن طائرة تدعـى الصنـدوق الطـائر سـي 119 وعلى متنها عشرة أشخاص.

وقد صرح خفر السـواحل بأنـه تـأكد لديهـم أن طـائرة سـي 119 قـد فقـدت إلى الجنوب من جزيرة بهامس حوالي 280 ميلاً من ميامي.

إن هذه الطائرة ذات المحركين قـد اقلعـت مـن قـاعدة هومستد عنـد السـاعة 7,47 صباح يوم الأحد.

ومقر الطائرة هـو قـاعدة ميلوكـي بيلـي مـايكل الجويـة الحربيـة، وقـد طـارت إلى هومستد صباح السبت البـاكر وهـي محملـة بقطـع غيـار طـائرات لقـاعدة غرانـد تـرك وتجهيزاتها.

وقال متحدث باسم قاعدة هومستد أنه لم يشاهد إشارة واحدة للطائرة عند مسـاء يوم أمس.

وقد كان مقرراً أن تهبط الطائرة س 119 في قاعدة غراند ترك عنـد السـاعة 11,23 من بعد ظهر يوم السبت.

وقد ابتدأ البحث في المحيط الأطلسي لحوالي 2000 ميلاً مربعاً عند الفجر.

## ميامي هيرالد - الثلاثاء 8 حزيران 1965

الطائرة المفقودة مع ركابها العشرة على متنها كانت على بعد 45 دقيقة من جزر البهاماس عندما اختفت بشكل غامض، بينما كانت تحلق بالقرب من جزيرة كوكو إلى الجنوب من جزر البهاماس، هذه الطائرة ذات المحركين كانت على بعد 100 ميل من غراند ترك الحربي، ومجال الهبوط فيه، وذلك عندما جرت آخر مخابرة لاسلكية منها في الساعة 11,00 مساءً. و لم يكن هناك أي علامة على وجود خطر أو مشاكل لديها و لم يسمع منها شيئاً هكذا قال متحدث باسم خفر السواحل.

وفي يوم الإثنين كان الباحثون يمشطون 100,000 ميل مربع وهي المساحة التي كانت معروفة لدى الطيارين المحنكين بمثلث برمودا. في هذه البقعة من الماء حيث كثير من السفن والطائرات والغواصات أثناء الحرب العالمية الثانية.

ومنذ ذلك الوقت مجموعة كبيرة من الطائرات قد اختفت بشكل غامض.

لقد قال أحد المسنين في هوستد وكان قد طار أثناء الحرب وأثناء السلم بأن الغريب في الموضوع أن الطائرات التي تقع في جنوب البهاماس لا تترك أثراً.

وهذا ما حدث مع الطائرة سي 119، لا دليل ولا أي قطعة حطام ولا شيء يموج أثناء الليل رغم أن سبعة طائرات إنقاذ كانت تبحث فوق البحر ليلاً يوم الأحد.

لقد توقف البحث يوم الخميس مساءً في 10 حزيران. وكثير من الحوادث المشابهة أعيد النظر في دراساتها وتبين أنه لا مبرر لإعادة نفس التحليل في هذه المسألة إلا إذا كانت الطائرة قد خرجت عن مسارها الجوي وقد تبين أنها وقعت بين كروكد آيلند وغراند ترك وربما بسبب عيوب فنية تتعلق بتصنيعها أو ربما انفجار أو قصور في عمل المحرك، لقد كانت طائرة بمحركين . ولهذا فإن خطأ ما من أحد المحركات يخلق وضعاً حساساً في الطائرة وسوف يكون الطيار مشغولاً جداً لعمل اتصال طارىء. فإذا ما هبطت الطائرة اضطرارياً فستواجه بهبوط ليلي فوق البحر وفي بحر غير ملائم للهبوط فكانت السماء معتمة والموج بارتفاع 2 إلى 3 أقدام وكانت سرعة الرياح 1,5 عقدة مع

أن الطقس ممكن تسميته بالعادي المعتدل. فإن الأمواج والرياح قد تؤدي إلى إعاقة الطائرة عن الهبوط.

في أواخر سنة 1973 أصدر مكتب يوفو أو الصحون الطائرة مجموعة من المقالات والتي لا تساعد ولكنها تتساءل إذا ما كانت سي 119. قد التقطت من قبل الصحون الطائرة. والواضح أن الصاروخ جيمني 4. كان في رحلة فضائية أثناء اختفاء الطائرة. وقد حدد رائد الفضاء جيمس مكديفيت رؤية صحن طائر مع أذرعه. وبعد عدة دقائق حدد الرائدين " مكديفيت وادورايت " رؤية جسم آخر فوق البحر الكاريبي. وحيث إن الطائرة 119 سي قد تكون التقطت بواسطة الصحون الطائرة حسب المكتب فإن تحقيقات كثيرة أجريت (و لم يحدد المقال ما إذا كانت قيادة الدفاع الجوي أم مكتب الاقمار الصناعية من قاد عملية التحقيق) وهناك أفلام صورت من قبل رواد الفضاء، لم يبن أي شيء يشابه قمر صناعي، وحتى هذا اليوم، يقول المكتب بأن الصحن الطائر لم تشرح ماهيته أبداً.

أما بالنسبة للأخبار تلك الأيام والتي اهتمت بالموضوع. ففي 4 حزيران الرائد مكديفيت صرح بأن الجسم الذي يملك أذرع طويلة. فقد صرف المحللون والكمبيوترات الوقت الطويل محاولين اكتشاف ما الذي لمع عند المسافة من 10 إلى 20 ميلاً. وأول تقرير كان إنه بيغاسوس 20 قمر صناعي عملاق يملك 96 قدماً طويلة كاليدين الطويلتين كالهوائيات وقد حسب مؤخراً فوجد أنه كان يبعد أكثر من 1000 ميل. وقد وصف مكديفيت الجسم كأبيض أسطواني الشكل وقد ظهر وكأن له ذراع تخرج بعيداً عن الجسم وقد تكون هذه الذراع مجرد انعكاس. وبالنسبة للأخبار فقد قال مكديفيت أنه ربما يكون جهاز التقوية في الصاروخ وهو واحد من 1390 أجهزة التقوية المحترقة والتي تطلق قطع مهملة في مدار الجو العلوي.

إن قيادة وزارة الدفاع في أمريكا الشمالية والتي حكمت على أن بيغاسوس ـ 2 كاحتمال قد تبين لها أن عشر قطع من الخردة الفضائية كانت في نفس المنطقة عند ذلك الوقت. ولبعض الوقت كان قد أعلن أنها مركبة فضائية روسية جديدة.

وقد ظهر الجسم على فيلم مصور يبينه كنقطة بلون أبيض ويحيط بها اللون الأسود من جميع الجهات، ولكن لا يمكن أن تتوضح أكثر من ذلك. وقد صرح رواد الفضاء بأنهم لاحظوا وجود قمرين اصطناعيين خلال الرحلة، ولكنهما كانا في الواقع نقطتين من الضوء، و لم تظهر عند طبعها فوتوغرافياً. بيغاسوس 2 أتت مرة واحدة و لم يردها.

وقد اتصلت بجيمس ماكديفيت وسألته عن انطباعه عن القصة:

بالرد على رسالتك المؤرخة في 22 كانون الثاني، أود أن أقول بأنه خلال رحلتي على جيميني 4 قد رأيت فعلاً ما يسميه الناس (باليوفو) الصحن الطائر، وأنا أعتقد بأنه من المهم جداً أن يعي الناس ما تعنيه هذه الحروف UFO (أجسام طائرة غير معروفة) وهذا ما نعنيه فعلاً.

والجسم الذي رأيته أنا يبقى جسماً غير معروف وهذا لا يعني أن هذا بالحقيقة مركبة فضائية من أحد الكواكب المتحركة في هذا العالم. وهذا لا يعني أنها بالضرورة ليست كذلك. وذلك يعني أني قد رأيت خلال رحلتي شيئاً ما لم أستطع لا أنا ولا أي واحد آخر استطاع تعريفه.



# كانون الثاني 1967

## الأسبوع الأسود

**المطاردة - واي سي - 122 من فورت لاوديردال إلى بيميني**

**طائرة بحرية بونانـزا إلى كيز فلوريدا.**

**بايبر اباشي - سان جوان - الى سان توماس**

في أسبوع أسود واحد من كانون الثاني 1967 قد اختفت ثلاث طائرات وكانت بقيادة طيارين واعين وخلال طقس جيد وعلى متنها ما مجموعة ثمانية ركاب وأول ضحية كانت المطاردة واي سي - 122 طائرة الشحن - والتي اختفت في رحلة تبلغ 60 ميلاً من فورت لاوديردال إلى بيميني - إن الطائرة ذات المحركين قد استؤجرت لاستعمالها في تصوير أفلام عن جسور لويدز - وقد وجدت بقايا حطام وبقعة زيت بعيدة عن الحطام لعدة أميال إلى الشمال الغربي لبيميني ولكنه لم يتقرر أي منهما كان يمت للطائرة المفقودة.

وبعد ثلاثة أيام حلق رجل وامرأة في طائرة بحرية بونانزا من مطار ميامي الدولي في رحلة مسلية إلى فلوريدا كيز والعودة إلى ميامي لم يراهم أحد بعد ذلك.

وبعد ثلاثة أيام من هذا الحادث اختفى أيضاً في طائرة مستأجرة بايبر اباشي رجلين وامرأتين في رحلة تدوم لمدة ساعة من سان جوان إلى بورتوريكو سان توماس - فيرجين يلندس وفي كل الثلاث حالات كان الطقس يبدو جيداً و لم يستطع أي منهم إرسال نداء استغاثة و لم يعثر أحد على حطام لأي منهم.

## تشيس واي سي - 122

**ميامي هيرالد - الخميس 12 كانون الثاني 1967**

بقلم نوردهايمر - الطائرة المحورة من زمن الحرب العالمية الثانية أو الطائرة المنزلقة وقد استعملت لتصوير أفلام جديدة لحساب ايفان تورز فاختفت في رحلة إلى بيميني يوم الأربعاء وكذلك الرجال الذين كانوا على متنها قد فقدوا أيضاً. لقد أقلعت الطائرة ذات المحركين من فورت لاوديردال مطار هوليود الدولي عند الساعة 9,25 صباحاً، ولم يسمع منها أي شيء بعد ذلك. وقد عاينت طائرة تفتيش نقاط للحطام في خليج ستريم، بعد ساعة من فقدان الطائرة وكان هذا الحطام يطفو على بعد 30 ميلاً إلى الشمال الغربي من بيميني.

وقد قال قائد طائرة البحث جو موجيري، كنا نرى براميل غير مفتوحة وبرشوتات مغلقة وقطع من الطائرة ولكن لم تكن هناك إشارة إلى وجود ناجين.

وقد لوحظ وجود كمية كبيرة من علب الزيت على بعد 12 ميلاً إلى الجنوب من الحطام المذكور سابقاً وذلك حيث وقعت الطائرة على ما يظهر. وعند منتصف بعد الظهر رجعت طائرة هوليكوبتر إلى قاعدة اوبالوكا وحملت كل ما أمكن حمله من الحطام - 55 غالون برميل أصفر وأحمر - جزء ماكينة الهبوط الخاص بالطائرة - وعلبة لحفظ الأفلام السينمائية - إن وجود بقعة منفصلة ليس له علاقة بأي لغز وذلك حيث أن المحيط مليء ببقع الزيت على سطحه ومن مصادر مختلفة، وذلك مع أن مكان الحادث وكذلك الحطام من قبل الطائرة التي رفعت الحطام وسبب الحادث لم يتوضح حتى الآن.

## بيتش كرافت بوننزا

**ميامي هيرالد - الأربعاء 18 كانون الثاني 1967**

بقلم: روبرت رينو - لقد وضعت جائزة بقيمة 3000 دولار يوم الثلاثاء من أجل اكتشاف طائرة بمحرك واحد مفقودة وعلى متنها أربعة مواطنين من ميامي. وقد تلاشى الأمل عندما فشل خفر السواحل باكتشاف أي أثر للطائرة المفقودة بعد ثلاثة أيام من التفتيش.

بيتش كرافت بونانزا قد اختفت بعد إقلاعها من مطار ميامي الدولي يوم السبت من بعد الظهر أما مواطني ميامي فكانوا متوجهين إلى سورت كي لارغو واحتمال أن يكونوا أيضاً متجهين إلى ماراثون. وقد خططوا للعودة عن طريق فلامنغو، وكذلك ايفرغليدس الجنوبية. وهناك ثلاث طائرات تابعة لخفر السواحل فتشت بمساحة متقاطعة جيئة وذهاباً بمساحة 8000 ميلاً مربعاً بين ميامي وكي ويست طيلة يوم الثلاثاء بالرغم من الرؤية المحدودة والأمطار. وقد ألغى الطقس خطة الإثني عشرة طائرة من المطار المدني لأن يشاركوا في التفتيش. وكل المنطقة التي فتشت هي مناطق إما مكشوفة أو ضحلة حيث يوجد حطام طائرات وحيث يمكن رؤيته بسهولة من الطائرة الباحثة.

**ميامي هيرالد ـ السبت 21 كانون الثاني 1967**

لقد استمر خفر السواحل بالبحث الجوي عن مواطنين من ميامي. وقد وصلت تقارير عن الرجلين والإمرأتين بأنهم قد تغذوا جميعاً في نادي اليخوت اوشين ريف في كي لارغو وعندما أقلعوا مرة أخرى ابتدأت مشاكل المحرك "هكذا قال التقرير".

**ميامي هيرالد ـ الأحد 22 كانون الثاني 1967**

بقلم ميلد ديفس ـ جون راوسون : جرت تحقيقات من قبل مجلس الطيران المدني وكان يسأل الفنيون من نادي اليخوت نورث كي لارغو اوشين ريف إذا كانوا يذكرون رؤية الطائرة بيتش كرافت بونانزا, وقد تذكر رجل وامرأته بينما كانا يتصيدان رؤية طائرة صغيرة. باللونين الأزرق والأبيض. وقد حلقت فوق المدرج وقد أبلغ الزوجين عن صوت غريب صادر عن محرك الطائرة، بينما كانت تتجه صوب البحر، وإنها لن تستمر طويلاً في التحليق. وقال رادسون: إن الطائرة لم تصنع لكي تطفو على سطح الماء وعندما يهدأ الموج قرب الجزيرة فسوف يعود البحث من جديد، ولكن حتى الآن فإن خفر السواحل قد أوقف البحث.

## بايبر أباشي

**ميامي هيرالد ـ السبت 21 كانون الثاني 1967**

قام فريق كبير من الطائرات والسفن في عملية مشتركة باتجاه بورتوريكو

للمساعدة في البحث والمساعدة في البحث عن ابنة سفير أمريكا في بريطانيا مع زوجها، قائد الطائرة وزوجته.

وقد قال السفير بأن البحث عن الطائرة وعن ناجين يبدو بعيد الأمل بتحقيق شيء. وهناك إشارة إلى أن الطائرة ربما تكون قد علقت بجو رديء في رحلة لمسافة 70 ميل وتقطع عادة بمدة ساعة من الزمن.

**ميامي هيرالد ـ الأحد 22 كانون الثاني 1967**

ـبقلم جيمس يوتشانان : كيف يمكن لقائدي طائرتين وفي أسبوع واحد وهم في كامل وعيهم السليم وخمسة من ركابهم أن يختفوا عملياً، وفي طقس هادىء؟ والسؤال الأكثر إلحاحاً في عقل مسؤولي الطيران هذه الأيام. هل كان من الممكن إنقاذ هؤلاء السبعة أشخاص من الكارثة بواسطة احتياطات إضافية قبل وقوع الطائرة أو بعد وقوعها؟

إن الجواب عن سبب اختفائهم قد يبقى مجهولاً. وربما يكونون قد كذبوا في جزء من خطتهم فلم يكشفوها لأحد. ولكن ملف الطائرة مع وكالة اتحاد شركات الطيران إنه ملف بسيط وقد أنقذ عدة طيارين وأكثر مما يمكن حصره. إنها تخبرنا باختصار عن وقت إقلاع الطائرة وإلى أين ستتجه وعن أي طريق وأكثر وأهم من ذلك متى ستصل هناك. وإذا ما تأخرت عن موعد وصولها إلى هناك بمدة 15 دقيقة. فإن اتحاد شركات الطيران سوف يبدأ بالبحث فيبدأ بتعقب مسار الطائرة أولاً.

لقد قال اتحاد شركات الطيران يوم السبت بأن قائد الطائرة بونانزا هو من أشد المدافعين الحريصين على سلامة الرحلة، وهو يحضر اجتماعات سلامة الرحلات باستمرار وقد أجبر مساعدي الطيارين على أن يسجلوا خطط رحلاتهم أينما ذهبوا. ومع ذلك فقد ذهب برحلة لمدة ساعتين أو ثلاثة بدون أن يطلع أحد على وجهته أو متى سيعود ولهذا فإن الطائرة لم تسجل مفقودة حتى الساعة 12,35 ليلاً، وكان يوم الأحد الماضي صباحاً، أي بعد مرور أكثر من 12 ساعة على انطلاق الطائرة خاصته، وبعد ست ساعات من قرار الأربعة بالعودة إلى ميامي.

وكان قائد الطائرة أباشي يملأ دائماً خطه لرحلته وقال مسؤولو الاتحاد شركات الطيران في سان جوان، إنها المرة الأولى التي لم يفعل ولم تسلم خطة السير هذه المرة ولهذا فإنه لم يسجل مفقوداً حتى مضت 9 ساعات على موعد وصوله المفترض.

فلو أن هؤلاء الطيارين قد سجلوا خطط رحلاتهم فإن عملية البحث عنهم كانت ستتم في الحال، وبعد انتهاء الوقت المحدد لوصول كل منهم في كل حالة، وقبل أن تغوص في البحر، فكان بالإمكان تعيين الموقع من الجو قبل أن تغرق الطائرة وربما ينجوا الركاب إذا ما تعلقوا بالحطام.

إن الباحثين عن الطائرات المفقودة يستمرون في البحث لمدة طويلة من الزمن في مقابل أن يتغاضى الطيارون عن تسجيل خطة سيرهم.

وكما حدث في حالات الاختفاء الأخرى مثل ستار تايغر وستار اريل ومارين سلفر كوين التأخير في البدء بعملية التفتيش قد يساعد على الفشل في العثور على الطائرات المفقودة. وخصوصاً الطائرات الثلاث التي اختفت في الأسبوع الأسود في شهر كانون الثاني لسنة 1967 ومشهد التحطم والذي شوهد فقط في حالة الطائرة تشاس واي سي - 122، والتي ابتدأ البحث عنها بعد بضعة دقائق من موعد الوصول الذي لم يتحقق.



# كانون الأول 1967

## ويتشكرفت

في أسبوع عيد الميلاد تزايد عدد ضحايا مثلث برمودا في سنة 1967 وذلك حيث اختفى رجلين من فلوريدا بعد أن أبحرا لمسافة ميل داخل البحر بعيداً عن شاطىء ميامي في رحلة صغيرة للتنزه على متن مركب صغير طوله 23 قدماً ، إنه المركب الجوال ويتشكرفت وذلك بقصد رؤية أضواء عيد الميلاد من البحر وكانت الساعة 9,00 مساءً

في اليوم الثاني والعشرين من شهر كانون الأول 1967 لقد تلقى مكتب خفر السواحل للمنطقة السابعة في ميامي مخابرة من الرجلين تفيد بأن مروحة الدفع قد صدمت جسماً تحت البحر وأن المحرك لم يعد يعمل. وكان جسم المركب سليماً وكان في الحقيقة غير قابل للغرق بسبب غرف العوم المبنية بداخل المركب. وقد أبلغ خفر السواحل بأن لا خطورة في الأمر سوى أن الرجلين يودان العودة إلى الميناء وبعد دقائق قليلة كان خفر السواحل في طريقهم إلى المكان. وما كان على الرجلين سوى الانتظار قرب العوامة رقم 7 ومشاهدة منظر المدينة.

لقد وصل خفر السواحل بعد 19 دقيقة فقط ولكنهم لم يجدوا شيئاً، لا زورق لا رجال ولا سترات فجأة. ولكن الرجلين قد اختفيا بشكل من الأشكال، وهما ما زالا بالقرب يشاهدان الأضواء.

وابتدأ خفر السواحل بالبحث الشامل لعدة أيام أخرى وأعلن بأن الرجلين حتماً مفقودين ولكنهما ليسا تائهين في البحر.

## ميامي هيرالد ـ الجمعة 22 كانون الأول 1967

تنبؤات المركب الصغير ـ الرياح بسرعة 10 الى 20 عقدة ـ البحار اربعة الى ستة اقدام والامواج متقلبة.

## ميامي هيرالد ـ الاحد 24 كانون الاول 1967

بقلم أرنولد مركوفيتز وبات سيالي ـ موظف فندق متقاعد بصحبة قس، أخذا مركباً في ميامي لمشاهدة أضواء العطلة خلال ليلة الجمعة ما زالا مفقودين وذلك على الرغم من التفتيش المطول الذي قام به خفر السواحل ودوريات الطيران المدني وزوارق وطائرات خاصة عديدة.

دان بوراك والقس الأب باتريك هورغان قد فقدا كلاهما وهما على متن زورق يعود إلى بوراك المركب ويتشكرافت والبالغ طوله 23 قدماً.

لقد اتصل بوراك بخفر السواحل يوم الجمعة مساءً مبلغاً عن عدم قدرة المركب على العمل وذلك على بعد ميل واحد من ساحل ميامي.

وقد أعلن خفر السواحل أن الإرسال بالراديو لطلب النجدة كان ليلة الجمعة وقد طلبوا من بوراك أن يضيء الإشارة التي تساعد خفر السواحل على الوصول إليه وذلك خلال 20 دقيقة، و لم ير خفر السواحل الإشارة الضوئية، و لم يصل أي إرسال من قبل المركب ويتشكرفت بعد ذلك.

الرياح الشديدة تهب من صوب الشمال الشرقي على سطح الأطلسي مكونة سجادة من الزبد الأبيض بحيث أن مركباً مثل ويتشكرفت الأبيض اللون يبقى في محيط مموه فتصعب رؤيته.

وقد غطى البحث يوم الجمعة مساحة 1200 ميلاً مربعاً ممتدة من ميامي إلى دلراي بيتش وبيميني وقال صديق بوراك: "إن دان هو البحار العتيد والسباح الجيد ثم قال: لا أدري إذا ما كان الأب هوغان يعرف السباحة ولكن دان يعرفها ولا أعتقد أن أي منهما يرتبك عند حدوث أي أزمة. وقد كان لديهم كل وسائل الأمان في المركب ".

**ميامي هيرالد ـ الخميس 29 كانون الاول 1967**

ولقد دعي خفر السواحل إلى بحث بحري جوي لمدة خـمسة أيام. لم يعثر على الرجلين ولا على المركب أبداً.. ولقد غطى البحث مساحة تمتد من اسلامورادا شمال سان اغوستين وفي عمق البحر بطول 120 ميلاً، أي حوالي 24,500 ميلاً مربعاً (هكذا قال خفر السواحل).

وبعد قراءة النص الخاص بمركب ويتشكرفت كما ورد في أسطورة مثلث برمودا، فيمكننا تخيل الصديقين وهما جالسين على ظهر المركب وأرجلهم على حاجزه الحديدي يشاهدون ويستمتعون بمنظر أضواء عيد الميلاد. ولكن للحقيقة فقد كان البحر هائجاً واستمر على هذه الحال لعدة أيام، وقد كان البحر هائجاً لدرجة تكوين قمم بيضاء وكانت التنبؤات تشير إلى أن الموج سيصل إلى ارتفاع 6 أقدام وبدون استعمال المحرك لم يكن ممكناً للمركب أن يكون لديه القوة الكافية للثبات في الماء ومن الممكن أن ينجرف بفعل قوة الموج.

لم يكن المركب في موقع محدد كما تدعي الأسطورة، ولكن كان من المفروض أن يضيء الإشارة التي تساعد خفر السواحل وبدون الإشارة الضوئية كان على خفر السواحل البحث كثيراً وفي مساحة كبيرة وأثناء الليل والبحر قد تحول إلى سجادة من الزبد الأبيض. وإن احتمال العثور على مركب وفي مكان مجهول يعد أمراً شبه مستحيل. ومع ارتفاع الأمواج والرياح فسوف تتلاشى أي صرخة لطلب النجدة. وإن النجاة في فصل الشتاء وفي المحيط وحتى لو كان في فلوريدا فهي تعتبر من الأمور الصعبة الحدوث.

إنه من غير الممكن أن يعلن خفر السواحل " اعتبار المركب مفقوداً، ولكن ليس تائهاً في البحر" وذلك بعد البحث والتفتيش لمدة خمسة أيام مضنية. وكل التقارير الواردة إلى خفر السواحل والبحرية الأمريكية ولها علاقة بلغز مثلث برمودا قد أثبتت عدم صحتها وذلك حيث يوجد تقارير عن الحوادث. ولسوء الحظ لم نجد أي تقرير عن هذا الحادث بالذات. ولهذا فإن التفاصيل قد تكون صحيحة وقد تكون غير صحيحة

وذلك لعدم وجود مستندات رسمية وللسبب عينه فقد يكون النداء المرسل من قبل المركب بطلب النجدة وكذلك وجود العوامة كدليل على وجود القارب بالقرب منها كذلك من الممكن أن يكون صحيحاً أو غير صحيح أيضاً، ولا يمكن تأكيده في الحالتين. ولكن ومع كل ذلك فإن كلام الصحيفة يختلف بوضوح عن الكلام الوارد في أسطورة مثلث برمودا.



# أيــار 1968

## سكــوربيــون

إن الغواصة النووية سكوربيون والتي تحمل في داخلها تسعة وتسعين بحاراً والتي قـد تعطل فيها جهاز الإرسال يوم 21 أيار 1968 عند منتصف الليـل تقريبـاً. ولهـذا فإنهـا لم تستطع أن تتصل بالقاعدة الأم في نورفولك. وقد كانت بالقرب من جـزر الآزور بعـد مهمة أمضتها في المتوسط. وكانت في طريق العودة إلى الوطن وكانت تكون جـزءاً مـن الأسطول السـادس في المتوسـط. وعندمـا فشلـت في الوصـول إلى قواعدهـا ابتـدأ بحث شامل للتفتيش عنها، ولكن دون جدوى. وقد تسجلت رسمياً بأنها مفقودة.

وبعد خمسة أشهر رصدت سفينة الأبحاث مايزر وصورت حطام جـانح علـى بعـد 400 ميل إلى الجنوب الشرقي لجزر الآزور . وقد اعتقد بأنه العواصـة سـكوربين وكـان على عمق 10000 قدم تحت الماء. ولم تستطع البحرية الأمريكية تحديـد أسـباب الفقـدان هذا. ولكن بحاراً معمراً من تلك النواحـي قـد علـم بـأن " الممـر الـذي اتبعتـه الغواصـة أوصلها إلى مصيرها المحتوم في مثلث برمودا الشهير ".

ولقد تأمل البعض بأن يكون القائد سلاتري المسؤول عن الغواصة سـكوربيون قـد أخر تقدمه صـوب الميـاه الضحلـة للجـرف القـاري بسـبب العواصـف والأمـواج حتـى ارتفاع 20 قدماً حيث كانت تضرب المنطقة. وحيث أن هذه الآمال قد تلاشت ، فقـد ابتدأ بحث عن ناجين وحطام وانعقدت جلسات للتحقيق في كيفية حصول الحادث.

وفي 29 أيار التقطت طائرة تابعة للبحرية الأمريكية في نورفولك رسالة لاسلكية وقد بدا أنها تلفظ اسم سكوربيون ولكنها صنفت على أساس إنها خدعة.

لقد وجد جسم غواصة على بعد 100 ميل من نورفولك وقد تبين أنها إصابة من إصابات الحرب العالمية الثانية. وفي أيار أبلغت البحرية الأمريكية عائلات الجنود بأن الغواصة قد اعتبرت مفقودة وأن البحث سوف يستمر.

لقد اعتبر العمق الذي من المفروض أن تصل إليه سكوربيون أمراً محظوراً تخطيه، وخصوصاً بعد فقدان الغواصة تريشر في شهر أيار سنة 1963. وقد اعتبرت الغواصة بأنها مأمونة وذلك بالرغم من أن ملائمة جهاز الصعود إلى السطح كان محل نقاش وأن جهاز الصعود إلى السطح كان يعتبر غير جدير بالعمل وفيه عيوب. وكانت الغواصة قد تصادمت مع سفينة شحن في نابل ، ولكن بالكشف عليها وجدت بأنها سليمة. وحيث أن كمية السفن الباحثة عن الغواصة قد قلت في شهر حزيران فإن جريدة نيوزويك قد كتبت بأن البحرية الأمريكية تملك تسجيلات عن أعماق البحر مسجل عليه صوت انفجار هيكل الغواصة في 21 أيار على بعد 450 ميلاً إلى الجنوب الغربي لجزر الآزور. ولكن إدارة وزارة الدفاع بقيت صامتة. وعندما كتبت نيوزويك تقريراً آخر بأن البحرية الأمريكية كانت تفتش بمعدات تصويرية في المنطقة فقد صرح الأميرال مور في تشرين الأول بأن سفينة الأبحاث مايزر قد صورت جزءاً من جسم الغواصة على عمق 400 ميلاً إلى الجنوب الغربي لجزر الآزور وأنه من غير المتوقع أن يرفع ذاك الانقاض من البحر وقد اقتنعت المحكمة بأنه من الواجب إعطاء الأمر أهمية أكبر للدرس والتمحيض.

**جريدة أريزونا ريببلك - 1 شباط 1968**

واشنطن (خدمات بريد واشنطن) - لقد أقفلت المحكمة المؤلفة من سبعة أعضاء أعمال التحقيقات وذلك بعدما فشلت في تحديد سبق غرق الغواصة سكوربيون في أيار الماضي.

ولم يتوفر كدليل على غرقها غير الصور الملتقطة بواسطة كاميرات غاطسة بواسطة سفينة الأبحاث مايزر. وفي الجزء غير المصنف من الموجودات المحررة فإن البحرية الأمريكية قد ألغت احتمال وجود سببين لعملية الغرق.

1 ـ الاصطدام بجبل تحت الأعماق وارتفاع صخري متطاول من قعر البحر أو عطل أصاب جهاز الحقل النووي للغواصة وقد استبعد هذا الاحتمال الأخير وقد كانت المحكمة مقتنعة بأن فقدان الغواصة ليس ناتجاً عن عدم اكتمال برنامج الأمان الخاص بالغواصة.

لم يتوفر أي دليل يؤكد أي اقتراح من أي نوع من أنواع التخريب أو الجنون. هكذا تأكد في تقرير المحكمة. ولم يتأكد حصول تصادم مع غواصة أخرى أو سفينة عادية، وذلك حيث أنه لم يتوفر وجود أي شكوى من بواخر أمريكية أو من جنسيات أخرى.

وخلال كامل التقرير أكدت المحكمة على أن الطاقم كان من ذوي الخبرة الجيدة ومتزن وإنه سريع الاستجابة لأي حالة طوارىء. أما بالنسبة لحادث طوفان داخلي فإنه سوف يكون تحت سيطرة الطاقم بسرعة كبيرة بما عرف عن كفاءة هذا الطاقم.

ومع أن الصور لم تعط أي دليل على أن الغواصة قد فقدت بسبب انفجار بواسطة أحد التوربيدات فتبين أن المحكمة قد تحققت من الموضوع أيضاً.

إن الصور المأخوذة بواسطة سفينة الأبحاث مايزر قد بينت بأن هيكل السفينة سليم وأنها مضطجعة على جنبها.

ومع أن فقدان هذه الغواصة يعتبر دائماً جزء من الأسطورة الغامضة لمثلث برمودا فإن الحادث هو أقرب إلى افريقيا والبرتغال منه إلى برمودا. وحتى الغواصة (ثرشر Thresher) التي تنسب إلى مثلث برمودا فإنها غرقت على بعد 230 ميلاً إلى الشرق من كاب كود في 10 نيسان 1963 وقد وجد هيكلها محطماً بعد عدة أشهر بواسطة غواصة الأعماق البعيدة تريسي. وفي تحقيق موسع عن الحادث تبين أن أحد أنابيب المياه في غرفة المحركات كان سبب وقوع الحادث.

وهناك عدة غواصات كانت قد اختفت خارج مثلث برمودا، وذلك قبل عدة أشهر من فقدان الغواصة سكوربيون. الغواصة الفرنسية مينيرفة والإسرائيلية داكار وقد اختفتا في البحر المتوسط، ولم يعثر على أي أثر لأي منهما.

وبعد سنتين اختفت الغواصة الفرنسية يوريدايس على بعد بضعة أميال من اختفاء الغواصة مينيرفة . ورغم أن مختبر جيو فيزيائي قد سجل انفجارات عنيفة وبعد ذلك رصدت السفينة مايزر جزء كبير من الغواصة. أما سبب الحادث فلم يعرف.

وككل آلة مكلفة فإن الغواصة النووية من الممكن أن تكون قد فقدت بسبب قطعة غير مكلفة. وفي آذار سنة 1973 غطست الغواصة الأمريكية غرينلنغ والعاملة قرب برمودا بعيداً في الأعماق إلى مسافة أكثر من طاقتها ولكنها استطاعت أن تعود بسلام إلى الميناء وذلك عندما اكتشف العطل في حينه. وقد ادعى فرد من أفراد الطاقم بأن الغواصة كانت في حدود 200 قدم من تحطمها حيث كانت على عمق ثلاثة أميال من سطح البحر. وكانت المأساة على وشك الحدوث وهي التي أعطت للغواصة غرينلنغ مكاناً في التاريخ الأمريكي البحري إلى جانب الغواصة تريشر والغواصة سكوربيون وقد حدث ذلك بسبب مؤشر قياس الأعماق البليد. وربما قد أعطاها ذلك مكاناً في أسطورة مثلث برمودا.



# تـمـوز 1969

## خمس سفن مهجـورة

بتاريخ 10 تموز 1969 وجد اليخت تاينماوث اليكـترون وطولـه 41 قدمـاً مهجـوراً بين برمودا وجزر الآزور. وقد بحث عدد كبير من الطائرات والبواخـر بـدون أي نجـاح عن طاقم اليخت. وكان دونالد كروهارت قائد اليخت معروفاً بسباق اليخـوت حـول العالم.

وكان هذا خامس مركب يعلن عن اكتشافه مهجـوراً خـلال أحـد عشـر يومـاً في تلك المنطقة، مما حدا بمندوب عن لويدز للتكلم والدفاع عن الموضوع، " إنه من النـادر الحصول على تقارير مثل ذلك في منطقة محددة صغيرة من محيط واسـع كبـير، إنـه فعـلاً شيء غريب ".

لم يكن الطقس سيئاً في المنطقة التي كانت بالصدفـة قريبـة جـداً حيـث أعلـن عـن اختفاء ماري سلست مهجورة منذ قرن من الزمـان تقريبـاً. أحـد الخـبراء الذيـن كـانوا مهتمين بموضوع مثلث برمودا لعدة سنوات، قال بأنه لن يستغرب إذا ما سمع بـأن كـل أفراد الطاقم أخذوا على حين غفلة بواسطة أحد الصحون الطائرة، وذلك حيـث إنـه لا يوجد مكان أفضل في العالم من مكان على ظهر زورق في وسط البحر المحيط وحيداً.

وبعد عدة أسابيع أعلن عن سبب طاغ أثر على كروهرست بحيث أنـه انتحـر بـأن ألقى بنفسه من فوق المركب. أما المراكب الأربعة الأخرى التي وجدت مهجـورة أيضـاً بما فيهم الفاغا بوند وكان يقوده بيتر وليام من السويد فلم يعطى عنه أي تفسير.

## تاينماوث اليكترون

**لندن تايمز - 11 تموز 1969**

بقلم جونس سميث - دونالد كروهرست الأول في الدوران حول العالم بسباق اليخوت

وقد خشي أن يكون قد فقد قبل نهاية الرحلة بعدة أيام فقط لقد قاد يخته تاينماوث اليكترون وكان متوقعاً له أن يربح 5000 جنيه استرليني جائزة أسرع يخت يجول حول الأرض في سباق صنداي تايمز للكرة الذهبية، قد وجد مهجوراً على بعد 700 ميلاً إلى الجنوب الغربي لجزر الآزور. ولم يوجد أي إشارة لوجود قائد اليخت ولا أحد ليقترح ما الذي حصل له ، الكتب والأوراق والأفلام والأشرطة ومفكرة كروهرست الشخصية وكل شيء كما هو. الزورق الخاص باليخت وزورق النجاة المطاطي ما زال في مكانه.

لقد كان حظه وفيراً في الحصول على الجائزة بقيمة 5000 جنيه استرليني لأسرع يخت يفوز بالدوران بدون توقف حول الأرض. ليل أمس كان اليخت تاينماوث يتحضر للاستقبال المقام على شرف دونالد كروهرست في الوطن - الرايات . استقبال شعبي - حفلات شمبانيا - واهلا بالبطل. ولكن الحزن الذي سطر وبهجة الكرنفال تحولت إلى أسى.

**أما السفن الأربعة الآخرين**

في 30 حزيران اكتشفت السفينة البريطانية مابل بنك سفينة أخرى بطول 60 قدماً مقلوبة رأساً على عقب على بعد حوالي 200 ميلاً إلى الشمال الغربي لبرمودا ولا ناجين منها قد أبلغ عنهم.

**لندن تايمز - 12 تموز 1969**

في 1 تموز اكتشفت السفينة مابلبانك. سفينة أخرى بطول 60 قدماً طافية رأساً على عقب إلى الشمال الغربي لافريقيا.

في 4 تموز التقت السفينة كوتوبكسي يختاً بطول 35 قدماً مبحـراً في جـو جيـد ولا أثر لمخلوق على ظهره.

**لندن تايمز - 12 تموز 1969**

في 4 تموز عُثر على يخت بمقود اتوماتيكي في وسط المحيط وموضوع باتجـاه الشـرق ولم يوجد على ظهره أحد، وكان بطول 35 قدماً. وقالت لويدز أنه قد ترك همـلاً مـن غير سبب.

وفي 6 تموز وجدت السفينة السويدية غولر فروست اليخت فاغابوند في 6 تمـوز في حالة ابحار ووضع جيد، ولم يكن ينقصه إلا الطاقم ولم يكتشف حل لاختفاء طاقمه.

**لندن تايمز - 12 تموز 1969**

لقد تم العثور على اليخت السويدي فاغابوند بواسطة سفينة ذات محرك وكانـت أشرعته

منصوبة وفي حالة جيدة وقد وجد مهجوراً في 2 تموز 1969 حوالي 200 ميل مـن موقـع تاينماوث اليكترون. حيث وجد مهجوراً أيضاً.

**نيويورك تايمز - 13 تموز 1969**

لقـد كـان اليخـت فاغـابوند وطولـه 20 قدمـاً الـذي كـان يبحـر بـه إلى اسـتراليا السويدي بيتر والين من ستوكهولم.

وفي 8 تموز اكتشفت الناقلة البريطانية هيلسوما يختاً بدون طاقم بطول 36 قدماً بين برمودا وجزر الآزور. ولم يظهر بالضبط السبب الذي جعل الطاقم يهجر اليخت.

**نيويورك تايمز - 13 تموز 1969**

إن المركب الجانح هو نفسه المنقلب بطول 36 قدماً.

**لندن تايمز - 12 تموز 1969**

إن البحث عن السيد دونالد كروهيرست قد توقف ليل أمس.

**نيويورك تايمز - 27 تموز 1969**

لندن 26 تموز - دونالد كروهيرست رجل اليخوت البريطاني المشهور والذي اعتـبر بأنه في الرحلة الأخيرة لرحلته حول العالم لم يترك المحيط الأطلسي منذ 243 يوماً أي منذ نزوله إلى البحر. لقد كشف عن هذا الأمر مساء اليوم.

صنداي تايمز لندن ـ إن متعهد حول العالم لسباق اليخوت قال إن فحص عمليات الدخول في المفكرة، تظهر أن دونالد كروهيرست كان يرسل رسائل مضللة عبر اللاسلكي عن موقعه، وكان تحت انفعال عقلي واضح تجاه نهاية رحلته وظل حتى 10 تموز عندما اكتشف يخته. وكان هو الأوفر حظاً لربح الجائزة البالغ قيمتها 5000 جنيه استرليني (12000 دولار) مقدمة من جريدة صنداي تايمز لأسرع يخت يدور حول العالم. ولو رجع فعلاً فإنه ما كان ليستحق شيئاً. وفي الحقيقة إنه قد أبحر فقط 4500 ميلاً في المحيط الأطلسي في مسار ضال نحو أميركا الجنوبية وقد رسى لمدة يومين في مكان ما في حين أن رجال اليخوت المشتركين في السباق يجب أن يستمروا في البحر دون أن يطأوا البر أبداً.

لقد جرى تحقيق في موضوع المفكرة والأشرطة المسجلة وافلام الكاميرا التي وجدت على ظهر اليخت والتي أثبتت كلها بأن كروهيرست لم يبحر حول العالم كما كان دائماً يصرح بل كان لمدة ثمانية أشهر من التطواف في جنوب المحيط الأطلسي واضعاً بعض المعلومات المزورة في بداية المفكرة ويرسل مخابرات لاسلكية بمواقع مزورة والسير تشايشستر بدأ يشك به حتى من قبل أن يهجر يخته.

وبالنسبة للتحقيقات فإن كروهيرست ابتدأ يضطرب بشكل متزايد وهو يقترب من انجلترا وكان يتأرجح في تفكيره بين أن يربح الجائزة أو يتركها لشخص آخر وحيث إن أوراقه ومفكرته لن تفحص وكل المعلومات المزورة لن ترى وللسخرية فإن يومياته المزورة سابقاً قد جعلته يربح سريعاً في سباق نايجل تيتلي. والرجل الوحيد أمام كروهيرست كان تيتيلي الذي جاهد ودفع زورقه بعنف حتى انكسر نصفين وغرق قرب جزر الآزور جاعلاً بذلك كروهيرست بطلاً حقيقياً يستحق الفوز.

إن فكرة النصر عن طريق الخديعة والإحراج الذي سيطر عليه من ناحية أخرى. وكان آخر ما كتبه في المفكرة في 1 تموز 1969 حين كانت الساعة 11,40 و 40 ثانية كان عليه أن يتخلى عن اللعبة وحيث أن ساعة التوقيت الزمني (كرونوميتر) لم تكن موجودة فقد ظهر أنه حملها معه حتى حرف اليخت وقفز في البحر عند الوقت المحدد في المفكرة.

## صحيفة ( أي أن أف ) أو ( INFO )

8 تموز 1969 ـ إن الناقلة البريطانية هيلسونا قد مرت بيخت مقلوب رأساً على عقب والحجم غير محدد، وقد وجدت قاعدته المقلوبة مغطاة بالبر نقل (حيوانات قشرية صغيرة).

إن البحث المكثف أظهر أن الطقس كان جيداً عندما وجدت هذه المراكب جميعاً. و لم يكن هناك معلومات عن رياح وعواصف ولا عن أي سفينة قد اشتكت من أي مشكلة. وأول إعصار لهذا الفصل كان إعصار " أنا " و لم يهب حتى 31 تموز إن التومالن وهل وأيضاً كروهرست اكدوا و كتبوا عن حالة الطقس.

ولكن هناك حوادث أخرى لها علاقة بالموضوع غير حالة الطقس والتي فشلت عند الحديث عن الباخرة التي وجدت في 30 حزيران وكانت رأساً على عقب وأنها كانت بالقرب من افريقيا وليست في برمودا.

في 4 تموز كان اليخت ظاهرياً بمقود اوتوماتيكي و لم يكن يعاني من مشاكل. أما هجر الفاغابوند بطول 20 قدماً فلم يفسر أبداً. و لم يدقق أحد في أن آخر ما كتب كان يوم 2 تموز ولا يعرف أحد كم هي المدة التي بقي مهجوراً فيها ولا كم هي المسافة التي جرف بها خلال تلك المدة.

وكثير من الحسابات السابقة لم تشر إلى أن يخت 8 تموز كان مغطى بالبرنقل فإنها كانت طافية وتتجول منذ مدة.

التينماوث اليكترون وجد بواسطة بيكاردي عند نقطة ´11 ˚33 شمالاً و ´28 ˚40 غرباً أي حوالي 700 ميلاً إلى الجنوب الغربي لجزر الآزور و 1300 ميلاً إلى الشمال الشرقي لبرمودا وإن مواقع المراكب المهجورة لم تكن قد أعطيت بالضبط. ومع أن كل المعلومات تشير إلى أنهم كانوا جميعاً في ناحية واحدة وبشكل عام وذلك حيث كان يخت كروهيرست والذي كان بعيداً جداً عن مثلث برمودا.



# آب 1969

# بــل فاريتـــي

في آب سنة 1969 اختفى الرحالة بل فاريتي مــن فــورت لاوديـردال ــ فلوريـدا إلى الشمال من بورتوريكو في مركب شراعي طوله 20 قدماً ويدعى برندان ذي بولـد وقـد كان عبر المحيط وحيداً على زورق طوله 12 قدماً وكان بحاراً مشهوراً.

لقد انطلق بل فاريتي من ايرلندا سنة 1969 على متن زورق ضخم على شـاكلة مـا اعتقده أنه المركب الذي انطلق بـه راهـب ايرلنـدي اسمـه برتـدان ذي بولـد ووصـل إلى حيث فلوريدا الآن وكان ذلك سنة 550 بعد الميلاد.

وفي 21 آب سنة 1969 أطلق خفر السـواحل نـداءاً إلى جميـع السـفن للبحـث عـن فاريتي والذي اعتقد أنه علق قرب ممر إعصار خطير واسمه ديبي ولم يسمع عنه شيئاً حتى ظهر مرة أخرى في جزيرة سان سلفادور في 14 أيلول معتقداً بأنه قد انتهى.

وفي 30 تشرين الثاني 1973 تكلمـت مـع فـاريتي بالهـاتف والـذي كـان حينهـا في شركته باونتي لاونش المركز الرئيسي ـ في ساوث ستريت سي بورت ـ نيويورك وكـان يبني مركباً محاولاً أن ينطلق برحلة مشابهة لرحلة كابتن بلاي.

لقد حدثني عن خبرته مع إعصار ديي وكيف شاهده لمدة خمسة أيام في أفصل هبوب للريح وهياج للأمواج والبرق الذي يتمنى كل إنسان التمكن من رؤيته ولكنه استطاع أن يكمل رحلته بكل تأكيد.

لقد ابتهج لسماعه أنه قد تسجل كضحية من ضحايا مثلث برمودا وقال بأن ذلك ليس جديداً عليه فقد سمع أنه اختفى في عدة أماكن مختلفة.



# تشرين ثاني 1970

# جيلي بين وبايبر كومانشي

لقد اختطف مثلث برمودا ضحيتين أخريين في شهر تشرين الثاني 1970 السفينة الجوالة جيلي بين والتي اختفت قرب جزر البهاماس ومايبر كومانشي التي اختفت برحلة من ويست بالم بيتيش في جامايكا. لم ترسل أي منها نداء استغاثة .

**ميامي هيرالد - الخميس 28 تشرين الثاني 1970**

## المثلث يبتلع طائرة ومركب

إن مثلث برمودا الشهير قد أبلغ عن فقدان ضحيتين أخريين . طائرة بمحرك واحد ويخت بطول 42 قدماً من جزر البهاماس.

وقد بدأت طائرات سلاح الطيران وخفر السواحل بالبحث عن الطائرة المفقودة والتي لم يسمع عنها شيء منذ إبحارها من جنوب فلوريدا. وقد تركت السفينة مدينة ميامي في 15 تشرين الثاني باتجاه جزيرة اندروس والطائرة أقلعت من مطار ويست بالم بيتش يوم الاثنين من بعد الظهر في طريقها إلى جامايكا.

وكان على متن السفينة مالكها وزوجته وربما راكب آخر وكلب. وقد قال خفر السواحل لقد كان على ظهر السفينة حمولة 5 طن من الصودا.

أما الطائرة بايبر كومانشي ومالكها اورلاندو لخدمات الطيران، وقد أقلعت من مطار ويست بالم بيتش عند الساعة 3,45 يوم الإثنين برحلة تدوم أربع ساعات وتحمل وقوداً يكفيها لمدة ست ساعات وكان مع القبطان شخصين آخرين من اطلنطا.

**ميامي هيرالد ـ السبت 28 نوفمبر 1960**

## مثلث برمودا يطلق السفينة

بقلم ريتشارد والاس: لقد أبحرت السفينة جيلي بين مصادفة إلى ميامي بينما كان الظلام يحل يوم الجمعة وعلى متنها ثلاثة أشخاص في هذه السفينة البالغ طولها 42 قدماً بدون أن يعلموا بأنهم يهيئون لنهاية سعيدة ولكنها معاكسة مناخياً لأن يبحث عنهم خفر السواحل. وقد قال متحدث باسم خفر السواحل إننا حددنا موقعهم وهم يعبرون بهدوء صوب غوفمنت كت قبل الغروب بقليل.

ست طائرات استكشاف وطرادين وثلاثة زوارق صغيرة كانوا يجوبون 30,000 ميلاً مربعاً رقعة كبيرة من الأطلسي. وفي بحث مركب عن مركب وطائرة في آن معاً، لا أثر للطائرة التي تحمل الرجال الثلاثة من اتلنتا وقد توقف البحث عنها يوم الجمعة. ولن يعاد التفتيش حتى يتوصل خفر السواحل لدلائل عن أماكن يمكن البحث فيها من جديد. ولم يكن الثلاثة على متن السفينة جيلي. بين على علم بأنهم في مأزق وأنهم يبحث عنهم. وقد أعلن عن اختفائهم بواسطة ابن صاحب المركب وقد قال خفر السواحل بأنه كان يبدو مضطرب قليلاً. وقد كان يعتقد في البداية أن كلا جيلي بين والطائرة المفقودة قد أصبحا ضحيتي المنطقة الأكثر شهرة من المحيط الأطلسي والمسماة بمثلث برمودا.

إن حادثة جيلي بين والتي تظهر كم هو سهل أن يتهم مثلث برمودا بأي حادث يقع في المنطقة. أما خبر وصول المركب سالماً فهو لم يلق الحماس من الرعاية، كما لقي عن حماس عندما أعلن عن اختفائه. وكذلك يبين لنا أن البحث عاجز في بعض الأحيان عن العثور على الهدف مع أنه في منطقة التفتيش. إن البحث عن جيلي بين استمر ثلاثة أيام ولم يعثر له على أثر حتى عاد إلى ميناء الانطلاق مرة أخرى.

أما بايبر كوماتشي الطائرة. فإنها لم تظهر إطلاقاً وهـذه حالـة مـن الحـالات الـتي تعطل البحث عنها بسبب حلول الظلام. وقد كان الطقس من جميع الاحتمالات جيـدا عند وقت الاختفاء.. لقـد أقلعـت الطـائرة السـاعة 3.45 في رحلـة تسـتغرق 4 سـاعات وآخر مرة سمع عنها شيء. كان بعد 31 دقيقة من انطلاقها وبالرغم من أنه لا معلومات محددة قد صدرت عن إدارة الطيران المدني ولا من رئاسة الجسر الجوي الحربي ولم يكن هناك أي معلومات تختص بالطائرة حتى الساعة 5,30 عصـراً، وذلـك عندمـا فـات أوان اتصالها لتحديد موقعها وذلك بناء على خطة الطيار الموضوعة. ولكن ليس حتى الساعة 8,00 مسـاءً حيـث يجـب أن تصـل إلى جامايكـا. إن كـل الحسـابات الخاصـة بالحـادث سطحية.

ولكن يبدو أن البحث لم يكن قد بدأ بعد حتى صباح اليوم التالي أي أن المحيط قـد أعطي فرصة 12 ساعة حتى يبعثر أي أثر لأي حطام أو يخفيه.

إن وقت خلال النهار مهم جداً لعدة أسباب أولاً بالنسبة لإدارة الطيران المدني فإن تقريرهم عن الطيار كان طياراً يحمل شهادة خاصة وبدون تصنيف آلي.

والطيار الذي يطير ليلاً من منطقة مضيئة يحتاج إلى تصنيف مثله مثل الطيـار الـذي يحلق في الطقس الرديء وذلك لأن الأحوال تقريباً متشابهة. وأن أي طيار لا يملك هـذا التصنيف الآلي إذا ما صادف شيئاً غير طبيعي أو أمل مـن الطقـس الجيـد فهـو في وضـع حرج في الحال.

والعامل الثاني المؤثر في ساعات النهار ، وهو أن المشاكل لـو بـدأت علـى الطـائرة كومانشه بعد الساعة 5,00 عصراً، فإن الطيار عليه أن يهبط اضطرارياً في الظـلام وهـذا ما يجعل احتمال وقوع حادثة تحطم كارثة مؤكدة.



## نيسان 1971

## اليزابيث

إن الباخرة اليزابيث وطولها 191 قدماً ومحولة عن ال أس تي أبحرت من فورت لاوديردال في الصباح الباكر من شهر نيسان 1971 متجهة إلى فنزويلا بشحنة من الأوراق التالفة أن شركة اوينوكو للملاحة مالكة السفينة والمسجلة في نيوجيرسي وتبلغ حمولتها 2000 طن قد استلمت رسالة بتاريخ 5 نيسان بأنها كانت تمر بالقرب من البهاماس و لم تعد ترسل تقاريراً بعد ذلك. و لم يعثر للسفينة على أثر بعد ذلك أبداً وذلك بالرغم من التفتيش على طول الطريق البحرية التي سارتها السفينة.

وحيث إنها كانت سفينة قديمة فقد جرت شائعات بأنها قد تحطمت وغرقت ولو أنها فعلاً غرقت فإن كميات الورق المنتشرة فوق سطح البحر بالمئات ستكون واضحة للعيان. ولكن ما الذي حدث للسفينة اليزابيث.

إذن يعتقد بأنها غرقت في البداية دون أن تتحطم ولهذا فإن المنطقة لن تتغطى بالأوراق.

لم أكن محظوظاً أثناء البحث عن معلومات حول اليزابيث. فلم تستطع لويدز أن تكشف عن أي مستند. ولا أي ملاحظة عنها في جريدة نيويورك تايمز. ولا أي شيء يذكر في جريدة ميامي هيرالد حتى تاريخ 15 نيسان. أما كاجيولتي ريفيو برانش التابعة لخفر السواحل فقد حوت أسماء كثيرة لسفن باسم اليزابيث ولكن ولا واحدة منهم

كانت ذات حمولة تقارب 2000 طن، كالتي بحث عنها و لم تتحول أي منهم مـن ال اس تي ولا واحدة تعرضت لإصابة. أما المكتب الأمريكي للبواخر فلم يجد تسجيلاً لديه عن السفينة أو حتى شركة البواخر اورينوكو.

فبحثت عن تجار السفن في دليل تجار السـفن في الولايـات المتحـدة و لم أجـد اسـم الشركة و لم تكن مسجلة في فهارس أخرى أو معاجم أخرى.

فاستخلصت بأن الشركة والسفينة همـا أجنبيـان ولهـذا فهمـا ليسـتا مسـجلتين في الولايات المتحدة أو في سجلات خفر السواحل. أو المكتب الإعلامي الأمريكي للسفن. فربما يكون الأسماء المعطاة للاسطورة قد أعطيت بشكل خاطىء.

لم يعلن عن عواصف في ذلك الوقت. ولكن على العكس مـن ذلـك فـإن فلوريـدا كانت في نيسان في عز الجفاف الذي لم يمر عليها منذ 15 سنة وقد اشتعلت نيران كثيرة في ايفرغليدس وتأمين مصادر المياه كان ضرورياً في المدن.



# تشرين الأول 1971

## الكـاريـب

في ليلـة 15 تشـرين الأول 1971 أبحـرت السـفينة كـاريب مـن كولومبيـا إلى الدومينيكان وقد اتصلت لاسلكياً، بأنها ستدخل الميناء عند السـاعة 7,00 مـن صباح اليوم التالي. وهكذا فإن الباخرة والتي كانت بطـول 338 قدماً وأكبر سـفينة تجارية في الدومينيكان. والتي لم ترى أو يسمع عنها بعد ذلك أبداً.

**سان جوان ستار ـ السبت 16 تشرين الأول 1971**

بقلم ايفون بلتزر ـ صرح مالك السفينة التجارية إلى كاريب والتي قد تأخرت عـن موعدها وذلك بعد إبحارها من برانكيلا ـ كولومبيا إلى سانتو دومينغـوا في الدومينيكـان بأن الباخرة قد تكون خطفت إلى كوبا. أما دييغو بورداس مالك لشركة بورداس لايـن وهي شركة البواخر الدومينيكية والتي تدير الباخرة كاريب والتي يبلغ طولها 339 قدمـاً. وقال إنه كان يحاول الاتصال بهافانا للاستعلام عن السفينة المفقودة.

وبعد قليل أصبحت الباخرة كاريب هدفاً لبحث كثيـف بلـغ حـوالي 36,000 ميـلاً مربعاً في البحر الكاريبي منذ يوم الخميس. والباخرة التي تحمل 28 دومينيكياً وكولومبيان كان آخر ما التقط منها اتصال عند الظهر يوم الأحد في 10 تشـرين الأول وكـان ثـاني يوم بعد أن أبحرت من بارانكويلا وعلى متنها حمولة من الآجر.

ولقد اتصل الربان سيلو ايسكوا بسانتو دومينغو يوم الأحد، بأنه كان على بعد 240 ميلاً خارج بارانكويلا وتوقع الوصول إلى الدومينيكان عند 5,00 صباح يوم الثلاثاء.

وقد صرح بورداس بأن ايسكوا متعود على الاتصال بالشركة كل 24 ساعة وهذا من أحد الأسباب التي أدت إلى الاعتقاد بأن السفينة قد خطفت. فلو كانت الباخرة قد غرقت أو أغرقت فإن جهاز الإنذار الأوتوماتيكي سوف يرسل إشارة إنذار واستغاثة وكان زورقي النجاة مجهزين بجهاز إرسال لاسلكي وبه منارة ارشادية. وقال إن الطباعة بأن السفينة قد خطفت بعد يوم واحد من مغادرتها بارانكويلا. فعندما تخطف السفينة فلا يوجد اتصال لاسلكي.

ويعتقد بورداس بأن كثير من ثوار كولومبيا باستطاعتهم الاختباء في السفينة ومن الصعب عليهم خطف طائرة كولومبية. ولهذا فإنهم يجدون خطف السفينة أقل صعوبة بعد ذلك صرح خفر السواحل بأنهم سوف يستمرون في البحث عن كاريب ولم يكن هناك كثير من الازدحام على طول الطريق المؤدي إلى الكاريب على طريق 580 ميلاً بسبب الإضراب على الحوض الشرقي.

**سان جوان ستار - 19 تشرين الأول 1971**

بقلم مارغو بريس - إن محيط سفينة الشحن كاريب سوف يبقى لغزاً وذلك حيث أعلن خفر السواحل عن التوقف عن البحث يوم الإثنين ومصادر هافانا تؤكد بأنها ليست في هافانا وقد حاول بورداس الاتصال بالرئيس فيدل كاسترو رئيس كوبا للسؤال عن الباخرة ولكنه لم يستطع الاتصال به.

**سان جوان ستار - 23 تشرين الأول 1971**

بقلم ايفون بلزر - سفينة صدمت الأرض في تويازينو بانك في نيكاراغوا، اعتقد بأنها نفس الباخرة المختفية كاريب. وقد تبين إنها الباخرة نيكوديموس سفينة شحن ليبيرية. الآن فإنه قد تبين لخفر السواحل بأن مصير السفينة يعتبر لغزاً.

## لائحة لويدز ـ 23 تشرين ثاني 1971

كاريب ـ لندن ـ 22 تشرين ثاني في الرد على استفسار ـ وكيل شركة لويدز في بارانكويلا كتب تحت تاريخ 16 تشرين الثاني لا معلومات إضافية عن السفينة كاريب.

لقد انتشرت الشائعات ولكن المصير ظل هو، هو، لم يعرف عنه شيئاً. فقد صرح بحار دومينيكي بأنها غرقت وذلك حيث أنه من غير الممكن توفر خاطفين بشكل كافٍ لتغطية عملية الخطف على سفينة كبيرة بهذا الشكل. ومع ذلك فإن خطف سفينة كبيرة في باكستان بحمولة 11000 طن شحن. قد أثبت أنه بالإمكان خطف سفينة ولهذا فإنه ليس من الصعب خطف السفينة آل كاريب وخطفها ليس بأصعب من خطف سفينة صغيرة.

في كانون الثاني 1974 استلمت رسالة من الإدارة العامة لجريدة سانتو دومينغو وتقول ـ المصادفة مع آل كاريب. وقد أوضح أن أصدقاء الربان ايسكوا قد أشاروا إلى ان السفينة أصابها عطل كبير في رحلتها الأخيرة ويعتقدون بأنها غرقت. وهذا العطل لم يحدد.

وفي 18 تشرين الثاني طلب أصدقاء طاقم السفينة كاريب الرئيس بلاكير بأن يحاول معرفة ما إذا كانت السفينة قد خطفت إلى كوبا. ولكن حتى تاريخ كانون الثاني 1974 لم تصل معلومات بالنفي أو بالإيجاب عن هذا الموضوع.

أما بالنسبة للاسطورة فإن السفينة قد أرسلت رسالة ليلية 15 تشرين الثاني بأنها سوف تصل إلى الميناء في اليوم التالي صباحاً بينما الجرائد تذكر أنه كان عند الظهر بتاريخ 10 تشرين الثاني 1971 اتصلت الباخرة وقالت بأنها ستصل إلى الميناء يوم 12 تشرين الثاني صباحاً، والسفينة لم تكن بالقرب من الميناء عندما اتصلت ولكن في مكان ما من البحر الكاريبي المكشوف بين فنزويلا وسانتو دومينغو.

لم أستطع الحصول على تقارير عن العواصف في تلك المنطقة في ذلك الوقت السفينة ال كاريب اختفت، ولكن هذا ليس مؤشراً جيداً على وجود طقس جيد.

# شباط 1972

# في. ايه ـ فوغ

لقد اختفت السفينة في. ايه. فوغ في مكان ما إلى الجنوب من غالفستون في أول شباط 1972 ـ ولقد كانت الناقلة فوغ موضوعة على جدول زمني للإبحار إلى خليج المكسيك وذلك لتفرغ حمولة خزاناتها ثم تعود. وقد بدأ البحث مباشرة بعد أن فشلت في العودة حسب الوقت المحدد لها. ومع أن حطام ومخلفات كانت تكتشف كل يوم تقريباً . فإن الباخرة نفسها لم تظهر وذلك حتى 14 شباط عندما حدد فريق من الغطاسين حطام السفينة إلى الجنوب من فريبورت على عمق 90 قدماً.

و لم يستطع خفر السواحل تحديد الأسباب وما الذي أصاب الطاقم المكون من 38 شخصاً الذين اختفوا أما الشيء الدامي في القصة هو أن الشخص التاسع والثلاثين وهو الربان قد وجد جالساً في مقصورته وفنجان القهوة ما يزال في يده. ما الذي سبب غرق السفينة بهذه السرعة والإنذار الأوتوماتيكي بطلب الاستغاثة لم يرسل و لم يستطع الطاقم استعمال وسائل النجاة لديه، وانتهت حياة الربان دون إنذار مسبق واللغز ليس له حل سريع.

**غالفستون ديلي نيوز ـ الاثنين 14 شباط 1972**

بقلم دايفيد ليونز : إن لغز في. إيه. فوغ قد حل على أقل تقدير جزئياً يوم الأحد وذلك عندما توصل غطاسون إلى تحديد وجود الحطام على أرض خليج المكسيك وقد وجد الحطام على عمق 90 قدماً على بعد حوالي 50 ميلاً إلى الجنوب الشرقي من هذا

المكان. والغطاسون التابعون لغري بورت والـذي حـدد موقـع السـفينة بواسـطة جهـاز التفتيش الصوتي وجدوا اسم السفينة الجانحة على جانبها.

وقد أبحرت الناقلة في. ايه. فـوغ مـن فريبـورت في 1 شـباط لمسـافة 50 ميـلاً عـن الشاطيء لتنظيف خزاناتها الفارغة والتي كانت تحتوي على بنزين وهايدروكربون قـابل للانفجار وكذلك كانت الناقلة تحمل زيلين وبعد تفريغ الخزانات كـان علـى الناقلـة أن تعاود الإبحار إلى غالفستون، ولكن لا السفينة ولا من كان علـى متنهـا سمـع عنهـم أي شيء بعد إبحارهم من فريبورت.

## غالفستون ديلي نيوز ـ 15 شباط 1972

بقلم جويل كيركباترك : لقد رصد الغطاسون يوم الاثنين وجود أجسام على مـتن السفينة الناقلة المحطمة بفعل انفجار. في. ايه. فوغ. أحـد المصـادر في فريبـورت قـال إن الغطاسين الذين أخرجوا بعض الحطام قد رصدوا وجود جسم بكامل ملابسـه في غرفـة الخرائط وذراع رجل آخر تمتد من تحـت الأنقـاض. ولم يظهـر بـأن هـذه الأجسـام قـد تعرضت لانفجارات ولكن لم يتم التعرف على أي منهم. وأضاف المصدر بأن انفجـاراً مروعاً لا بد قد حصل وأن ظهر السفينة الأمامي قد مال إلى اليمين بانحراف 45° درجـه وأن قطعة من قوس السفينة قد انفجر جانباً.

وقد تبين أن الناقلة قد انفجرت انفجاراً كبيراً أدى إلى فتحها من الوسط وما كـان بالإمكان إنقاذها. وما كان طوله 572 قدماً العملاقة تي ـ 2 والـتي تظهـر الآن صورتهـا المحطمة بطول 450 قدماً فقط.

## غالفستون ديلي نيوز ـ 16 شباط 1972

بقلم جويل كيركباترك ـ إن سحابة الدخان بطول ميلين والتي تشبه الفطـر والقمـة المضيئة في أعلاه والتي تكبر من خلال السحاب مـن أمـام طـائرة تدريـب تابعـة لوكالـة الفضاء الأمريكية (النازا) ، وبعد الظهر اختفت الناقلة في. ايه. فوغ.

لقد اعتقد في البداية أن انفجاراً بركانياً من أسفل المـاء قـد ارتفـع إلى الأعلـى وأن قمة الفطر كان قطرها يفوق الميل وتنمو.

وأول تقرير عن الدخان الذي يشبه الفطر وصل حوالي الساعة 4,04 عصراً في 1 شباط وكان يظهر مثل انفجار داخل الماء انه أكبر شيء أراه في حياتي وقد ابلغ شاهد عما سمعه فقال إنه انفجار هائل قادم من الخليج إلى الجنوب الشرقي في مكان ما. وقال لقد كان هناك انفجار ثم قعقعة خمس مرات.

**غالفستون ديلي نيوز - 19 شباط 1972**

غطاسي سكوبا اكتشفوا جثة واحدة، وقد جلبوها يوم الجمعة. وقال أحد أفراد الطاقم السابقين أنه كان يرى شرراً ودخاناً يتصاعد من السفينة بينما كانت تحمل مواداً كيماوية قابلة للاشتعال.

**غالفستون ديلي نيوز - 20 شباط 1972**

إن الجثة التي سحبت من السفينة الغارقة في . ايه. فوغ، قد تبين إنها جثة الربان، هذا ما قاله الملازم توني سولانو من مكتب الشريف. ومن ثم تم التعرف عليه من قبل صور لأسنانه.

لقد وقع الحادث بعيداً جداً عن مثلث برمودا وهذا ما لم يذكره كثير من الكتاب.وقد تم نقل التقرير بواسطة أحدهم بدون ذكر اقتراحات لحل اللغز، بينما قدمها الآخر على أساس أنه "كما أوضحت لكم". وهذا آخر نص فحصته وهو أكثر النصوص التي يحتمل الرجوع إليها في المستقبل.

ومع أن آخر النتائج عن خفر السواحل وتحقيقاته، وكثير من القضايا ما تزال معلقة فإنه لا يوجد شك أبداً، بأن فقدان السفينة ناتج عن انفجار الحمولة القابلة للتطاير والانفجار. مع أن السبب الرئيسي غير معروف. ولقد اقتُرح أن يكون أي مصدر قابل لبدء الاشتعال أو التشغيل مسبباً للانفجار.

والسؤال المتبقي هل كان الربان ما زال جالساً في مقصورته يحتسي القهوة قابضاً على فنجانه. إن الصحافة لم تتعمق في تفاصيل دقائق الأمور للظروف المحيطة باكتشاف الجثث. ففي 15 شباط قالت جريدة غالفستون دايلي نيوز جسم آدمي بكامل ملابسه،

وجد طافياً في غرفة الخرائط وفي 20 شباط قالت جريدة هيوستن بوست أن جسم الربان كان في غرفة الخرائط.

وللتأكد من هذا الاستنتاج إذا ما كان صحيحاً، اتصلت ببعض الأشخاص الذين كانوا معنيين بالأمر، وشرحت قصة الربان وسألتهم إذا كان ذلك صحيحاً. فأجاب المسؤول عن التحقيقات في غالفستون مديكل اكزمنر الملازم أول سولانو والذي كان فوق ظهر الباخرة عندما أحضرت الجثث الثلاثة من الأعماق إنهم كلهم أحضروا من غرفة الخرائط وأن التحقيقات بالنسبة لبصمات الأصابع هي التي حددت بعد ذلك من هو الربان بينهم وأن التقارير حول الربان قائد السفينة شيء سخيف. وقد أجاب جويل كيركباترك ـ رئيس التحرير لجريدة غالفستون ديلي نيوز:

منذ البداية أنا الذي كنت أكتب عن حادثة الباخرة في. ايه.فوغ. فمن المقال الأول قصة الباخرة التي تأخرت عن موعدها وحتى التقرير المبدئي عن الانفجار ما سمعه حرس السواحل والقضايا المعلقة والمعركة بواسطة غطاسي سكوبا. وذلك لحفظ التركيبة العظيمة للسفينة، وذلك من أجل جذب السياح هذا كل شيء.

وفي كل ذلك الوقت، لم أسمع من أحد أبداً اسم من قال إن الربان كان ما يزال قابضاً على فنجان القهوة عندما وجدوه. وفي الحقيقة إن الجثة لم توجد في مقصورة الربان، ولكن في غرفة القيادة بالقرب من غرفة الخرائط طافياً عند سقف الغرفة. وقد رفعه خفر السواحل الأمريكيين إلى أعلى، و لم يأت في التقرير أنه كان ممسكاً بشيء. وأستطيع أن استنتج بأن مسألة القهوة كانت عملاً من أجل الإثارة. والأمور العادية الأخرى بالنسبة لقصة هذه الباخرة في. ايه. فوغ فهي الأكثر كآبة ودراماتيكية بما فيه الكفاية ولا تحتاج لأي نوع من الإثارة.

في 16 كانون ثاني 1974 استلمت مخابرة هاتفية من الملازم أول آرثر وايتنغ من خفر السواحل ـ قسم كشوفات الحوادث في واشنطن. مع أن التقرير النهائي للتحقيقات لم تصدر بعد. فإنني قد أوعزت إلى وايتنغ بأن ينظر في الوضع ويتحقق منه. فوجد أن

الربان كان طافياً في غرفة الخرائط في زاوية قرب السقف، وكانت يديه ورجليه متدلية إلى أسفل وجزء من الطاولة الخشبية الخاصة بالخرائط كانت تطفو إلى جانبه . ولكن لا يوجد ذكر لفنجان قهوة، وكذلك وجد جسدين آخرين وقد تم التعرف إلى واحد منهم.

وفي 4 آذار 1974 كتب إلى رئيس قسم كشوفات الحوادث، السيد اف. ايه. رايس بأن القائد دايلي كاتب السجل في مجلس التحقيقات البحري حول موضوع في. ايه. فوغ. لقد تحققنا مما يختص بموضوع الجثة التي تم تحديدها على أساس إنها جثة الربان.

إن من أصعب المسائل، هو أن تستطيع إثبات أن شيئاً ما لم يحدث في حين أن شخصاً آخر يقول بل إنه حدث فعلاً. أما في هذه الحالة فإن الموضوع كان سهلاً نسبياً وذلك لأن الحادثة حدثت مؤخراً وأن كثيراً من الأشخاص الضالعين في المسألة ما زالوا أحياء ويمكنهم التعليق على الأمر.

ولو كانت هذه المشكلة حدثت منذ زمن أقدم بعدة سنين لكان من المستحيل اكتشاف ما كتب في التقارير كحقيقة ولكنه كان سيكتب في الواقع للإثارة فقط.

# آذار 1973

## نورس فارينت وانيتا

لو لم يكن من أمل سوى "واحد بالمليون" في أن ينجو فرد واحد من طاقم سفينة لكان حري بمثلث برمودا أن يعلن جائزته الكبرى في آذار 1973 حيث أن رجلاً واحداً قد نجا ليقول الحقيقة.

في يوم الأربعاء 21 آذار أبحرت نورس فارينت من. نورفولك إلى هامبورغ وعلى متنها حمولة من الفحم الحجري من جبال الأبلاش وبعد يومين فقط وبعد الظهر أبرقت سفينة الشحن والبالغ طولها 541 قدماً وقدرتها 13000 طن، بأنها تغرق على بعد 150 ميلاً إلى الجنوب الشرقي من (كاب ماي) - (نيوجيرسي) والطاقم كان يستعد لأخذ زوارق النجاة، وكانت الرياح تسير بسرعة 85 ميلاً في الساعة عند ذلك الوقت وكانت سرعة الأمواج بارتفاع 35 إلى 45 قدماً - وبدأت سفن وطائرات الإنقاذ تسارع إلى المشهد العاصف. ولكن أول سفينة وصلت إلى هناك كانت ليتي ويك إذ أعلنت أنها لم تجد أثراً يذكر لا لباخرة شحن ولا لحطام، ولا لأي شخص من الناجين. ولكي يعطوا مجالاً للتروي في الأمر اعتبروا أن خطأً ما من السفينة حدث في تحديد موقعها قبل الغرق فبدأ خفر السواحل باتباع خطة للبحث التي غطت 6400 ميلاً مربعاً أي 80 ميلاً طول كل ضلع من أضلاع المربع وجعلت الموقع الذي حددته السفينة لنفسها في داخل هذا المربع.

وفي يوم الأحد عثر على بحار نروجي يبلغ عمره 23 سنة حيث كان يلوح ويقفز فوق زورق برتقالي اللون في وسط موجة عالية على بعد 300 ميلاً إلى الشرق من كاب هنري ـ فرجينيا، ورغم أنه كان منهكاً وقواه خائرة بسبب البرد والمحنة التي عاشها في البرد ومصارعة الأمواج العاتية فقد كان ستاين غبزيلسن في حالة جيدة. وقد لاحظ طيار في طائرة تفتيش على بعد 40 ميلاً، بعيداً عن النقطة التي حددتها السفينة كموقع لغرقها وكأنه رأى جسماً معلقاً بباب طافٍ على وجه الماء ولكنه كرر بأنه عند مروره مرة أخرى لم يعد يرى شيئاً.

وقد صرح غبريلسن بأن غطاءاً كبيراً 40 × 40 قدماً، قد قذفته الريح بعيداً وأن الأمواج العالية قد أغرقت حجرات الشحن بالماء وقد غرقت السفينة خلال 5 دقائق بعدما أعطيت الأوامر بإخلائها. وبينما كان غبريلسن يستريح في مستشفى حاملة الطائرات (اندبندس) استمر البحث عن ناجين آخرين من الباخرة نورس فارينت وسفينة نروجية أخرى كانت تغرق، بينما كان غابريلسن ينقذ السفينة الأخرى وتدعى انيتا، لم تكن فقط شقيقة لنورس فارينت ولكنها أيضاً شبهتها وهي توأم لها وهي أيضاً كانت تحمل فحماً حجرياً إلى هامبورغ وقد أبحرت من نورفولك بعد ساعتين من نورس فارينت وقد واجهت الكارثة في نفس العاصفة. ولكنها لم تفعل كما فعلت الأولى، فلم ترسل نداء استغاثة أبداً. وقد أبلغ مندوب هاتين السفينتين خفر السواحل والذي لم يتمكن من عمل الاتصالات اللازمة مع تلك السفينة (أنيتا) منذ إبحارها.

لقد بدأ الاعلام محاولاً إعطاء أنيتا دوراً في أسطورة مثلث برمودا ولكن شيئاً مهماً كان له الأثر الأكبر في حسابات ترسيخ الأسطورة ألا وهو، عدم ذكر العاصفة الهوجاء التي هبت وكذلك الشخص الناجي من الباخرة المفقودة نورس فارينت والذين لم يأت أحد على ذكرهما أبداً.



## تشرين أول 1973

## ليندا

خلال عام 1973 سمعت من عدة مصادر بأن خفر السواحل قد أصدر أمراً إلى كل الرحلات المسافرة خلال مثلث برمودا، يجب أن تتوقف وذلك بسبب الخطر الناتج عن تلك المنطقة. واحد الذين أخبروني قد سمع الخبر على الراديو (اللاسلكي) بينما كان مسافراً إلى كندا، وآخر ربما قرأه في الجريدة.

وحسب جريدة اريزونا ريبلك وجريدة ميامي هيرالد وحسب المعلومات العامة في مكتب خفر السواحل في المنطقة السابعة في ميامي. فإن القصة مختلفة كلياً. فإن الحدث كما تبين وقوعه عندما وجد زورقي صيد كوبيين مهجورين والنار مشتعلة فيهما. إلى الشمال من جزيرة كوبا. وبعد ذلك مباشرة اختفى مركب الصيد الأمريكي ليندا من نفس المنطقة. وهذا ما حدا بالحكومة لأن ترسل إنذاراً من خلال حرس السواحل بأنه من المحتمل أن تكون قناة بهاما القديمة إلى الشمال من كوبا. بأنها منطقة من المحتمل أن تكون خطرة. هذا التحذير وصل إلى كل سفينة تحمل العلم الأمريكي وتعمل في هذه القنال وتطلب منهم استعمال طريق آخر حول كوبا حتى يتبين لهم أسباب وقوع هذه الحوادث.

وقال متكلم باسم خفر السواحل إن هذا التحذير صدر بسبب وقوع حادثتين من دون أن يكون هناك تفسيرات عديدة. إن خريطة اعتيادية تجمع فلوريدا وكوبا وجزر البهاماس تخدع الناظر إليها. فهي لا ترينا العمق الحقيقي للماء وهذا ما يعطي انطباعاً

بأن أي سفينة باستطاعتها أن تجتاز جنوب البهاماس وهي مبحرة في طريقها من ميامي إلى جزر الانديز الغربية وتبقى على مسافة آمنة من كوبا. ومع أن المراكب الصغيرة باستطاعتها أن تسلك هذا الطريق خلال الطقس الجيد ولكن معظم السفن الكبرى لا تستطيع ذلك. وذلك بسبب ضفة جزيرة بهاماس العظيمة وهذه الضفة الصخرية إلى الجنوب من بهاماس يبلغ حجمها تقريباً حجم فلوريدا وفيها يكون الماء ضحلاً في منطقة كبيرة من الطين والصخور والشعب وتلال رملية قد تبدو فوق سطح الماء أو قد تبقى مخبأة تحت السطح تماماً. والطريق الوحيد في المياه العميقة وهي الطريق المؤدية من ميامي باتجاه الجنوب الشرقي وهي (قنوات بروميدانس) إلى الشمال من نساو وقناة بهاماس قرب كوبا. وقناة كوبا القديمة هي بطول 100 ميل تقريباً وتتراوح بين 12 و 20 ميلاً عرض، وهي متاخمة إلى الجزء الشمالي من كوبا. والسفن الضخمة يجب أن تستعمل القناة فلا يعود هناك مجال لجزيرة كوبا لأن تتمكن من رسو سفنها أثناء مرورها من هناك.

وبعد أن أعلن خفر السواحل إنذاره مباشرة أعلنت جبهة التحرير الوطنية الكوبية مسؤوليتها عن احتراق مركبي الصيد الكوبيين، وقالوا بأنهم هاجموا الزورقين لأنهما كانا يحملا معدات اليكترونية. أحد أفراد الطاقم قد قتل ونجا الباقون بواسطة زوارق النجاة حيث أعلن راديو هافانا بأنهم قد أنقذوا.

وقد أبلغت السفارة السويسرية في هافانا خفر السواحل بأن المركب ليندا قد أخذ واحتجز من قبل كوبا مع أفراد طاقمه الثلاثة. وبعد ثلاثة أسابيع أطلق سراح المركب ليندا وطاقمه بدون أن يمس أحد منهم بأذى وكذلك سفينة أخرى كانت محجوزة سابقاً لدى كوبا واسمها غراسيا اديوس.

هذا وقد رفعت سلطات الولايات المتحدة التحذير في 23 تشرين الأول 1973 ورغم أن اختفاء ليندا كان يبدو وكأنه في مقابل خسارة المركبين الكوبيين. وهذا الحدث يكشف لنا كيف أن كل مشكلة في المنطقة يعزى حدوثها إلى مثلث برمودا. فإلى كل من سمع بهذا المثلث وليس لديه فكرة عن جغرافية المنطقة إنها كانت خطوة بسيطة للتأكد بأن التحذير قد صدر إلى البواخر المسافرة شمال كوبا كان أمراً بإغلاق مثلث برمودا.

# بحر الشيطان

ليس مثلث برمودا هو المنطقة الوحيدة في العالم، حيث تختفي الطائرات والسفن فيها بطريقة تتخطى قوانين الحظ. ففي الجنوب الشرقي لليابان، يوجد منطقة غدارة تسمى بحر الشيطان، والتي يخافها اليابانيون بسبب الاختفاءات الكثيرة التي حدثت هناك.

وقد أعارت الحكومة اليابانية اهتمامها لهذه المنطقة مؤخراً، مؤكدة بأن اكثر السفن المفقودة هناك، هي سفن صيد صغيرة ، ومن السهل أن تنقلب لأقل عاصفة من أي حجم كانت. ولكن الحكومة استرعى انتباهها اختفاء مجموعة لا تقل عن تسع سفن قد غرقت في الفترة ما بين سنة 1950 و 1954. وتلك لم تكن سفن صيد صغيرة بل بواخر شحن مجهزة بمحركات ممتازة وأجهزة راديو لاسلكي وجميعها اختفت رغم الطقس الجيد. واحدة فقط من بين تلك السفن قد أرسلت نداء استغاثة وهذا ما جعل الحكومة تستنفر للبحث وعمل مسح شامل للمنطقة والنتيجة كانت. إحدى هذه السفن التي ذهبت للبحث كايو مارو، قد تفجرت بفعل بركان هائج من قعر البحر. مع التنبيه إلى أن الاختفاءات الناتجة عن أسباب انفجارات بركانية لا تحسب بالنسبة لعمليات الاختفاء وخصوصاً تلك المتعلقة باختفاء الطائرات وقد أعلنت الحكومة اليابانية المنطقة المسماة بحر الشيطان منطقة خطرة.

والخبراء غالباً ما يقارنون بين المنطقتين وتشابههما بحر الشيطان ومثلث برمودا، وكلاهما يقعان إلى الجنوب الشرقي لأقرب ساحل إليهما وكلاهما يمتلكان شهية للسفن التي لا تأخذ حذرها.

وأما أهم مصادر المعلومات التي تتعلق ببحر الشيطان، فهي تظهر ضمن أربع مقالات كتبتها جريدة نيويورك تايمز في أوائل الخمسينيات.

**- نيويورك تايمز - السبت - 27 أيلول 1952**

طوكيو 26 أيلول 1952 - ذكرت السلطات اليابانية بأن سفينة الأبحاث اليابانية قد غرقت معزية الأسباب إما إلى موجة عالية من حركة المد والجزر. وأما لابتلاع من قبل بركان من الأعماق قد أثر على السفينة وأغرقها، وكانت سفينة الأبحاث اليابانية التي اختفت يوم الثلاثاء وعلى متنها واحد وثلاثون بحاراً.

إن مراكب خفر السواحل الياباني وطائرات سلاح الجو الأمريكي لم تعثر على أثر للسفينة التي تزن 210 طن رقم 5 كايو مارو والتي اختفت يوم الثلاثاء على بعد 200 ميلاً إلى الجنوب الشرقي لطوكيو وقد كانت في رحلة استكشافية إلى جزيرة مايوجين ريفر والتي ارتفعت من قعر البحر منذ اسبوعين وذلك عند حدوث انفجار تحت بحري بشكل مريع والسفينة المفقودة كانت تحمل تسعة علماء وطاقم من 22 شخصاً في مواجهة مع المرجل الغالي.

وقال ناطق باسم الأرصاد الجوية المركزية للأبحاث بأن "كايو مارو ربما تكون قد شفطت إلى الأسفل بواسطة فوهة بركان تحت بحري".

يوناكيشي ياجيساوا رئيس مجلس إدارة السلامة البحرية التابعة لخفر السواحل قال: "إنه من المحتمل جداً أن تكون موجة مد وجزر قد طغت فوق السفينة وأنزلتها إلى القعر" وقال أيضاً: إن موجة بهذا الشكل قد شوهد حدوثها شمال الحافة الصخرية يوم الأربعاء بينما قد اهتاج البركان يوم الثلاثاء وكذلك اليوم.

**- نيويورك تايمز - الأحد 28 أيلول 1952**

طوكيو 27 ايلول 1952. صرح مسؤول من حرس السواحل الياباني الليلة " قد تبين بالدليل القاطع ان سفينة ابحاث علمية قد تحطمت الى قطع صغيرة بالقرب من المنطقة حيث يغلي بركان ما تحت البحر".

. لقد بحثت طائرات من سلاح الجو للشرق الاقصى وسفن يابانية بجهد كبير وقد رصدت احدى السفن مجموعة من قطع الحطام واليوم التقط زورق دورية عوامة ارشاد تابعة للمركب المفقود.

**- نيويورك تايمز - الثلاثاء 30 أيلول 1952**

طوكيو 29 ايلول ( رويتر ) هناك سفينة من المحتمل ان يكون البحر قد ابتلعها بواسطة انفجار بركاني وموجة عالية من المد والجزر الاسبوع الفائت عند مايوجين ريف وتبعد 200 ميلاً الى الجنوب من هنا ( طوكيو ) هذا ما صرح به مسؤولون في البحرية اليوم. وقد اعلنوا ان ( تشوي مارو ) ذات الحمولة البالغة 60 طناً وعلى متنها عدد غير معروف من الاشخاص قد اختفوا جميعاً في المنطقة على أثر حادثة الانفجار والموجة العالية التي اجتاحت المنطقة بعد حدوث الانفجار مباشرة.

- لم ترد معلومات اضافية عن الحادث ولا مصير توشي مارو ولا المنطقة نفسها في أي مجال حتى مرور ما يزيد على سنتين.

**- نيويورك تايمز - 16كانون الثاني 1955**

طوكيو - 15 كانون الثاني (رويتر) لقد التقط هنا إشارة ضعيفة اليوم وتعبر عن رعب لحق بصياد ياباني وهو يتكلم عن بحر الشيطان أو المقبرة الغامضة لتسع سفن خلال السنوات الخمس الأخيرة وقد خُدع أخيراً بضحية.

لقد أتت إشارة من خفر السواحل الياباني من سفينة البحث شينيو مارو والتي أُمرت بأن تبحث في مساحة واسعة قدر الإمكان يوم أمس وبعد ذلك بعشرة أيام وصل خبر عنها بأنها مفقودة مع طاقمها المكون من 14 شخصاً وقد اختفت في نفس حالة الطقس عندما اختفت سابقتها. وقد فقد الاتصال بالسفينة عندما وصلت إلى منطقة

تبعد حوالي 70 ميلاً من ساحل اليابان الشرقي، وذلك حيث اختفت 9 بواخر و215 شخصاً على متنها. سفينة واحدة من بينها فقط ، وهي سفينة صيد جوالة وكانت الثالثة باختفائها و لم تترك أي أثر ولا حطام ولا أجساد على الإطلاق.

وقد عم الخوف كل قرى الصيادين القريبة من المنطقة وخصوصاً عندما علم أن السفينة شينومارو والبالغ وزنها 144 طناً قد اختفت وكان الصيادون يتكلمون عن الشيطان الذي يترصد الشاطىء. وقد صنف خفر السواحل المنطقة على أنها منطقة "ذات خطر متميز".

اليوم وصلت إشارة غير متوقعة من سفينة البحث تقول للباحثين القلقين. إن مشاكل أصابت جهاز الراديو فأعاقها عن الاتصال بهم من قبل. وأخبرتهم بأن الطاقم بخير وكذلك السفينة غير محطمة وكانت ستتجه إلى اوراغا حوالي 30 ميلاً من هنا وذلك حسب قدرتها.

إن معظم أجزاء الأسطورة العائدة إلى بحر الشيطان تبدو غريبة بالنسبة لي ـ

**أولاً** : إنه لا يوجد أي شيء غامض فيما يختص بالسفينة كايو مارو كما اقترح بعض الكتاب. مع أن تحطم سفينة بواسطة بركان تحت الماء كان شيئاً غير عادي ولكن لا يمكن تسميته بالغموض بأي شكل من الأشكال.

**ثانياً**: إن مقارنة بين عدة وقائع متعلقة ببحر الشيطان أظهرت أنهم متشابهون جداً أما القاعدة العامة لمعلوماتهم فقد تبين لي إنها مأخوذة عن مقالات وردت في جريدة نيويورك تايمز أو من كتابات مأخوذة عن هذه المقالات وظاهرياً لا يبدو أن هناك أبحاث جديدة قد عملت عن هذا المكان.

**ثالثاً** : إن الوقت الوحيد الذي ذكر هو 1950 إلى 1954 فإذا كانت المنطقة خطرة وغامضة ومعروفة جيداً فلماذا لم يحدث شيء ليكتب عنه منذ ذلك الوقت منذ 20 سنة.

**رابعاً** : إن وقت الاختفاء للسفينة كيا مارو قد تغير في الأسطورة وذلك بناءً على الأسطورة أيضاً نفسها فإن الحكومة اليابانية قد تنبهت بعد أن اختفت عدة سفن في بحر ..

الشيطان فأرسلت سفينة كيا مارو سفينة مجهزة علمياً للتحقيق. ثم بعد ذلك انفجرت ولكن في الحقيقة إن كيا مارو قد أُرسلت للتحقيق في شأن بركان جديد، وكان ذلك قبل أن تختفي تلك المراكب التي فقدت.

خامساً: ومع أنه قيل بأن 9 سفن وكثير من الطائرات قد اختفت. ففي الحقيقة لم يذكر شيء محدد عن هذه السفن والطائرات باستثناء السفينة كياو مارو.

ـ مع إصراري على تحديد المدة بعشرين سنة من المعلومات فقد أرسلت رسائل عديدة إلى اليابان والجزر القريبة منها واستلمت عدة أجوبة.

**ـ سفارة الولايات المتحدة الأمريكية ـ طوكيو ـ اليابان ـ 31 تشرين أول 1973**

لم نسمع عن بحر الشيطان ـ إن الحكومة اليابانية ـ وكالة السلامة البحرية (خفر السواحل) أبلغتنا بأنهم لا يملكون أي معلومات عن هكذا مكان وإنه لا يوجد على خرائطهم منطقة بهذا الاسم عند جزر لوجيما وماركوس وقد وصلني جواب مشابه أيضاً من عوام ــ وجزيرة وايك ــ جزيرة بونين. والقنصلية العامة لليابان في لوس انجلوس، ونائب رئيس الأسطول الباسفيكي للولايات المتحدة الأمريكية ــ وهونولولو ستار بوليتان وهؤلاء جميعاً لا يعرفون شيئاً ولا يستطيعون أن يجدوا أي معلومات عن بحر الشيطان هذا. أو عن أي منطقة خطرة قريبة من اليابان أو أي اختفاء لأي سفينة أو طائرة في تلك المنطقة.

السيد شنغيرو كيمورا ـ مساعد رئيس التحرير ـ الدائرة العلمية ـ اساهي شيمبون (هي الجريدة اليابانية الأوسع انتشاراً) ـ 30 تشرين الأول 1973

أود أن أخبركم بأنه لا يوجد شيء اسمه منطقة بحر الشيطان بالقرب من أيوجيما، ولكن في أيلول سنة 1952 كان هناك هيجان كبير للبركان تحت البحري واسمه ميوجنشو ـ وسفينة الأبحاث التي أرسلت من قبل الحكومة اليابانية إلى البحر كانت قد غرقت بواسطة انفجار حدث من قبل البركان، وقد فقد أثناء هذا الحادث 31 شخصاً كانوا على متن السفينة، وحتى الآن ما يزال هذا البركان يهيج من وقت لآخر.

وأخيراً لقد انفجر بركان تحت البحر بالقرب من البركان الأول ميوجنشو وهو ما يزال يقذف حممه. وعلى العموم باستطاعتنا القول إن التواجد بالقرب من هذه البراكين يعتبر أمراً خطراً، ولكن بعد مأساة دياغو كيو مارو لم يعد يوجد سفينة محطمة بالقرب من البراكين ونحن لا نعتقد بأن المنطقة تدعى بحر الشيطان.

**في 18 أيلول 1973 السيد كيمور أرسل إلي رسالة أخرى**

لقد فتشت كل المقالات لجريدة أساهي شمبون، عن حوادث السفن منذ 1954 حتى 1955 فلم أجد أي مقالة قد استعملت هذه العبارة (بحر الشيطان). ولهذا فإنني أعتقد بأن مقالة نيويورك تايمز حول بحر الشيطان قد كتبت بطريقة ملتبسة ومن سنة 1954 إلى سنة 1955 لم تكن اليابان بلاداً غنية. ولهذا فقد كان هناك عدة سفن صيد و لم يكن لديها أجهزة اتصال، أو ربما جهاز حقير إن وجد. فإذا ما غرقت سفينة منهم أو جنحت فإنها تبدو وكأنها اختفت فجأة. وهذا الاختفاء يحدث أينما كان حول اليابان، وفي الحقيقة لا يمكننا اختيار منطقة وتحديدها على أساس أنها المنطقة الأكثر خطورة أو التي كان يخاف منها صيادو الأسماك أكثر من غيرها.

لقد كان هناك سفينة تدعى توسوي مارو ـ 2 (أعلن عن اختفائها في 30 أيلول 1952 في مقال لنيويورك تايمز) وهذه كان قد أعلن عن فقدانها قبل كارثة كايو ـ مارو. ولكن السفينة كانت تعاني من مشاكل في محركها. وقد وجدت في البحر وأمكن إنقاذها في 30 أيلول 1952 ـ وفي هذه الحالة أيضاً لم تكن السفينة تملك جهاز اتصال ـ ولهذا فإن الطاقم لم يستطع إرسال نداء استغاثة.

**ياسوشيكا أونو ـ مكتب العلاقات الخارجية ـ وكالة السلامة البحرية ـ طوكيو في 10 كانون ثاني 1974**

بالنسبة لقصاصة الجريدة والتي تعود (إلى سنة 1955 مقالة لنيويورك تايمز) والتي تضمنتها رسالتكم فإننا نخشى أن يكون في الأمر سوء فهم، أو التباس قد حصل، أولاً: لقد ذكر في المقالة أن 9 سفن قد اختفت بشكل غامض خلال الخمس سنوات في منطقة مايوجين شوريف ومع هذا فإن كل ما تحويه سجلاتنا. يشير إلى أن كايومارو

رقم 5 كانت السفينة الوحيدة (للأبحاث) والـتي ضـاعت في تلـك المنطقـة. أمـا بالنسـبة لسؤالكم عن المنطقة إذا ما كانت وما تزال تعتبر خطرة؟ فـنحن لا بـد وأن نقـول بأنـه منذ أعلنا أن المنطقة خطرة سنة 1953 في ملاحظتنا الموجهة للبحارة، عند ذلك الوقـت. فإن المنطقة بقيت خطرة حتى اليوم. وقد بقــي البحـارة حذريـن بشـكل صـارم مـن أن يقتربوا لمسافة 10 أميـال مـن مـايوجين شـوريف. وذلـك بسـبب هيـاج البركـان تحـت البحري.

ولشعوري بأن الاصطلاح (بحر الشيطان) قد بني على أساس حقيقــي لذلـك فـإنني قررت أن أتتبع الموضوع أبعد من ذلك حتى أعثر علـى مـن سمـع بهـذا الاصطـلاح مـن الناس.

رسالة غير موقعة ومرسلة من قبل أكشن لايـن ماينشـي ديلـي نيـوز (طوكيـو) 26 كانون ثاني 1973:

" بحر الشيطان هو الاسم المستعار للمســاحة الواقعـة حـوالي 70 ميـلاً إلى الجـانب الشرقي للساحل الياباني والمسماة من قبل الصيادين. وعدد الســفن المحطمـة أو المفقـودة في مناطق أخرى مثل ايلاند سي (سيتو نايكاي) والتي هي أكثر بكثير من بحر الشيطان والذي ليس هو بالمنطقة الوحيدة الخطيرة بالنسبة للسفن في اليابان. وكذلك فإن موظفي خفر السواحل والإنقاذ البحري في طوكيو وفرع يوكوهاما. قالوا بأنهم لا يطلقون اسم بحر الشيطان ولا هي مصنفة على أساس أنهـا منطقـة خطـرة ــ فالمنطقـة ليسـت بالتـالي خطرة بالمقارنة مع مناطق أخرى. ففي الصين أكثر أماناً باسـتثناء إعصـار (تيفونـز) وفي الشتاء البحر هائج إجمالاً.

ومع أن رويتر وهــي الوكالـة الإخباريـة الـتي زودت المقـال سنة 1955 إلى جريـدة نيويورك تايمز فليس لديها سجل بمصدر المعلومات ـ اكشن لاين من ماينيش ديلي نيـوز أرسلت المقال التالي من جريدة أخرى وهي الـتي زودتهـا بحقـائق معينـة ومحـددة عـن 9 سفن فُقدت. ويبدو لي بأن القاعدة التي بنيت عليها كل القصة عــن بحـر الشـيطان ربمـا تكون مأخوذة عن عدة مقالات ظهرت في اليابان في كانون الثاني سنة 1955.

**ياميوري شيمبون 14 كانون الثاني 1955**

بحر الشيطان حيث اختفت شيو مارو ــ 9 سفن فقدت خلال خمس سنوات والسبب يبقى غير معروف.

منذ 4 كانون الثاني ذ955 عندما فقد الاتصال بسفينة البحث سينو مارو استمر البحث لأكثر من عشرة أيام وبقي مصير 14 شخصاً مجهولاً. أما الموقع التقريبي للاختفاء فكان حوالي 30 ميلاً إلى الجنوب الشرقي لجزيرة ميكورا وفي السنوات الخمس الأخيرة اختفت 9 سفن صيد وأصبحت المنطقة تسمى بحر الشيطان.

لقد تأكد بأن سفن الصيد هذه قد اختفت بسبب الرياح العاتية والبحر الهائج أو بسبب مشاكل في محركات هذه السفن.

في أيلول 1952 اختفى مركب التحريات كايومارو ومنذ ذلك الحين قد سميت تلك المنطقة بحر الشيطان. وأعلنت منطقة خطرة لم يعثر على جثث الطاقم، وقد شوهد بعض الحطام فقط. وقد تأكد بأن هذه المراكب قد غرقت إلى الأعماق بفعل البحر الهائج، لأنه لم يكن فصل الرياح الموسمية. أما الأسباب الحقيقية لغرق المراكب فهي غير معروفة. ولكن جرت شائعات أنها ربما بسبب قوة غير معروفة مرتبطة "بعصر الذرة". وفقدان سينو مارو كان غير متوقع البتة لأنها كانت مجهزة جيداً بحيث تتمكن من النجاة من أي صعوبات محتملة.

إن لائحة المراكب المفقودة في المنطقة في خلال السنوات الخمس الأخيرة كما يلي:

1 ـ 4 نيسان 1949 رقم 1 غورو سيومارو 145 طن ـ الطاقم 23 شخصاً ـ فقد بالقرب من جزيرة اوغاساوارا (بونان).

2 ـ 21 نيسان 1949 ـ رقم 2 غوروسيومارو ـ الطاقم 24 شخصاً فقدت بعد أن أبحرت من ميناء مياكي.

3 ـ حزيران 1952 ـ تشيوهوكو مارو ـ 66 طناً ـ الطاقم 29 شخصاً فقدت على بعد 120 ميلاً شرق جزيرة ميكورا، وذلك بعد أن أرسلت نداء استغاثة.

4 ـ 24 أيلول 1952 ـ كيو مارو ـ فقدت قرب جزيرة ميكورا ـ وجد بعض حطامها.

5 ـ 6 كانون ثاني 1953 شن شاي مارو ـ 62 طناً ـ طاقم 17 شخصاً ــ فقدت قرب جزيرة سوميسو.

6 ـ شباط 1953 ـ رقم 3 غورو شيو مارو ــ مركب أبحاث 145 طناً ــ الطاقم 18 شخصاً. فقد قرب جزيرة نيشينو.

7 ـ 25 أيلول 1953 ـ غويا مارو ـ 189 طناً ـ طاقم 26 شخصاً فقد قرب جزيرة مياكي.

8 ـ 10 تشرين أول 1953 شي شيو مارو ـ 190 طناً ـ طاقم 25 شخصاً اختفت على بعد 20 ميلاً شرق جزيرة ميكورا.

9 ـ كانون أول 1953 كو زي مارو ـ 150 طناً ـ طاقم 22 شخصاً فقد شرق ايوجيما.

يمكننا استخلاص عدة نتائج من المعلومات المرسلة من اليابان.

اثنتين من السفن التسعة حسبت على أساس أنها كليومارو وقد دمرت بواسطة البركان أو موجه من المد والجزر وتشيو هوكو مارو غرقت، بعد أن أرسلت نداء استغاثة.

أما السبعة الباقين فقد ضاعت خلال 4 سنوات ونصف السنة بين نيسان 1949 وتشرين الأول 1953 و لم يضيعوا في منطقة محظورة ولكن في 750 ميلاً ممتدة في البحر بين جزيرتي مياكي وإيوجيما. والسفن الضائعة لم تكن سفن شحن كبيرة بماكينات جديدة، وأجهزة اتصال كما تدعي الأسطورة، ولكن مراكب صيد يبلغ معدل حمولتها من 62 إلى 190 طناً. وذلك بناءً على أقوال السيد كيمورا من أساهي شيمبون. وهناك شك كبير بأن يكون لديهم أجهزة اتصال لاسلكية ـ والطقس لم يكن جيداً على أي حال كما في الأسطورة ولكن على العكس، فإن الذين كتبوا المقالات اليابانية قد شعروا بأن الرياح العاتية والبحر الهائج كانوا الملامين لسبب الاختفاء. إن كتّاب الأسطورة لا يعرفون حجم بحر الشيطان ولا حتى أين يقع. البعض يقول إنه على بعد 70 ميلاً من ساحل اليابان الشرقي (أي جزء من الساحل؟) وآخرين يصفونه قرب مايوجن ريف، والتي تبعد 300 ميلاً عن الساحل. وكذلك فإن آخرين يعدونه قرب ايوجيما وجزيرة بونِاِن. أو حوالي 750 ميلاً من الساحل. ومع أن يوميور شيمبون

ولائحته عن المراكب المفقودة في ثلاثة أماكن مختلفة فيبدو وكأن المنطقة كانت معروفة على الأقل في الخمسينيات كبحر الشيطان وكأنه بين اليابان وجزيرة مياكي هناك أربعة مراكب من ضمن التسعة والتي من المفترض أنها اختفت في بحر الشيطان، فإنهم قد اختفوا على بعد عدة مئات من الأميال عن مياكي.

إن الوكالة اليابانية للسلامة البحرية قد أصدرت إشعاراً للملاحين محذرة رجال المراكب بأن لا يقتربوا لأكثر من عشرة أميال من مايوجين ريف والوكالة تنفي أنها قد أصدرت أي تحذير عن بحر الشيطان هذا.

إن اختفاء بضعة مراكب صغيرة لم ينظر إليه على أنه شيء مرعب وخصوصاً بالنسبة لأولئك الذين يعرفون المحيط قد أصدرت وكالة السلامة ورقة بيضاء في سنة 1973 (أرسلت إلي بواسطة مainيشي ديلي نيوز) أظهرت بأن 471 زورق صيد قد اختفت حول اليابان سنة 1972 وأن 435 حالة في سنة 1970 و 521 حالة سنة 1968. وأن اليابانيين لا يلومون الشذوذ المغناطيسي ولا اليوفو (الصحون الطائرة) (UFO) ولا القوى الخفية وإن حقيقة ضياع هذه المراكب بسبب الظروف العارضة للبحر ليس إلا. ومع أن جزءاً من الأسطورة يشمل الطائرات والتي تختفي بين غوام واليابان لم تعط أي معلومات لدعم هذه الشكايات.

ويبدو أن بحر الشيطان المعروف في الولايات المتحدة كجزء مكمل لمثلث برمودا هو في الحقيقة غير معروف في اليابان. فالقصة مرتكزة على فقدان بعض مراكب الصيد فقط. منذ 20 سنة وفي مساحة تبلغ 750 ميلاً من المحيط ولفترة زمنية تمتد إلى خمس سنوات. وهذه الرواية قد سردت مرات عديدة فوصلت إلى درجة القبول بها كحقيقة واقعة ومسلم بها.

إن أحداً لم يكلف نفسه عناء سؤال اليابانيين عن بحر الشيطان الخاص بهم، لقد وجدت أنه من الصعب إيجاد شخص يتذكر بأنه سمع به قبل الآن.



# الدوامات الملعونة

لقد بدأ الباحثون وهم مسلحون بالمعرفة عن وجود مثلث برمودا وبحر الشيطان بالبحث والتحريات المركزة للتأكد مما إذا كان هناك مناطق شاذة في العالم تضاهي تلك المنطقتين. لدرجة أن اختفاء السفن فيهما يعتبر نسبياً أكبر مما هو حاصل في المناطق الأخرى. وبالرغم من الموقف المتشكك والرافض لمثل هذه الفكرة. فقد وجدوا أن هناك ثلاثة مناطق أخرى في نصف الكرة الشمالي حيث نسبة اختفاء السفن فيها أكثر مما هي عليه في مناطق أخرى وفي الأحوال الاعتيادية مثل الطقس واعطال الأجهزة. وهذه المناطق الأخرى وجدت بالقرب:

1 ـ البحر المتوسط ـ 2 ـ افغانستان ـ 3 ـ ثم شمال شرق جزيرة هاواي في المحيط الهادي. وقد أصيبوا بالدهشة عندما حددوا هذه المناطق الثلاثة على مجسم للكرة الأرضية. فوجدوا إن هذه المناطق ليست على نفس البعد من خط الاستواء فحسب. بل موزعة على الكرة الأرضية أيضاً على 72 درجة بالتحديد عن بعضها البعض. وحيث أن مجموعات من السفن المفقودة كانت قد حددت على المجسم فأصبحت هذه المجموعات حول النقط المكتشفة تأخذ شكلاً بيضاوياً أو شكلاً معيناً وبدأت تنحرف بالاتجاه صوب الشرق وبنفس الكمية بالضبط في كل منطقة.

ثم بدأت تتكثف الأبحاث أكثر لتكشف عن مناطق خمسة أخرى بشكل معين وفي النصف الجنوبي للكرة الأرضية ومقسمة بالتساوي حول الأرض. ووجدوا أن كل

المناطق الظاهرة على القسم الأعلي لشرق الكرة الأرضية وكل تلك التي في المقابل على نفس المسافة من خط الاستواء في القسم الجنوبي متماثلة مع تلك في القسم الشمالي. والتماثل الموجود في المناطق العشرة المرقمة على مجسم الكرة الأرضية (وهم كانوا أصلاً ثمانية مناطق لأن منطقة أفغانستان ومنطقة البحر المتوسط هما حالتان استثنائيتان) فهم في مواقع محددة جيداً قرب محيطات ذات مياه دافئة التيارات. وكل هذه المناطق مشهورة بالحوادث ذات الظواهر الغريبة ومختلفة عن عموم المناطق الأخرى بظواهر حوادث الأرواح الشبريرة وحوادث اليوفو (UFO) الأجسام غير محددة الهوية أو الصحون الطائرة.

لقد تبين أن العوائق الجوية والعوامل البحرية الناتجة عن التيارات المحيطية في تلك المناطق وهي تقع أيضاً قرب مناطق مأهولة بالسكان بشكل كثيف.

لهذا فإن السفر يعتبر عملية دائبة ومستمرة عند هذه المناطق وهذا سبب مهم يجب أن يوضع في الاعتبار عند التكلم عن أسباب الاختفاء. ولكن شركة لويدز وكذلك البحرية الأمريكية وشركات الملاحة البحرية مستمرون في حيرتهم وقلقهم بسبب حوادث الاختفاء.

ويجب أن نلاحظ أنه حتى الواقع الجغرافي المتميز لهذه المناطق لا يفسر أبداً الكمية الكبيرة لحالات الاختفاء الكلية في هذه المناطق العشرة وذلك مقارنةً مع حالات الغرق والهبوط الاضطراري المستمرة.

لقد وجد علماء الرياضيات والمهندسون الدليل على أن قطبي الكرة الأرضية هما أيضاً منطقتي شذوذ فأصبح المجموع اثنتي عشرة منطقة.

ولو وضعت هذه المناطق الاثنتي عشرة على مجسم للكرة الأرضية ورسمت خطوط من منطقة إلى أخرى يتضح لنا أن الكرة الأرضية أصبحت مقسمة إلى عدة مثلثات متساوية الأضلاع. وبالتأكيد لا بد من وجود تفسير علمي لسبب عمل الطبيعة بهذه الطريقة المتميزة.

إن الرياح وتيارات المحيط ـ والأمواج العالية، والاختلاف في درجات الحرارة في

تلك المناطق يجب أن تفسر لنا علاقتها بالحوادث الكثيرة وحالات الغرق وحتى رؤية الصحون الطائرة (UFO)، ولكنها في نفس الوقت ليست بذات أهمية بالنسبة للاختفاءات الكاملة العديدة ولا حتى بالنسبة إلى تفسير حالات البوصلات السريعة الدوران عشوائياً أو فقدان الاتصال اللاسلكي ثم التأثير على الرادارات ـ والتأثير المغناطيسي الجوي ـ والتأثير المغناطيسي ( الأرضي وشذوذهما ).

وحتى يكون بإمكاننا التعرف إلى شرح لكل حالات الطائرات والسفن المختفية وكذلك الغواصات والناس وإلى أين قد ذهبوا جميعاً ؟ أما النظريات عن الصحون الطائرة التي تخطف حقول الجاذبية المعكوسة والمطبات الزمنية كل ذلك يجب أن يوضع في الحسبان عند محاولة وضع التفسيرات.

إن أول من تكلم عن مفهوم الدوامات الملعونة هو ايفان سندرسن وجمعيته. وذلك في بحثه عن السايتو أو جمعية التحقيق في الظواهر التي لا تفسير لها وكان ذلك سنة 1968. وقد كتبت مقالات خمسة رأوا ما يمكن اعتباره جزء من كتاب عن هذا الموضوع بواسطة إيفان سندرسن وكان يكتب مقالاً كل سنة باستثناء عام 1972 عندما لم يكتب شيئاً عن الموضوع.

وكل مقال يبدو مستنداً على ما قبله من مقالات ولكنه يحتوي على معلومات أحدث ومواد معاد النظر فيها.

وعند فحص كل الدلائل الواردة في المقالات الخمسة لدعم وجود ظاهرة الدوامات الملعونة يتبين لنا أن مثلث برمودا قد صنف على أساس أنه الدوام الأول لأنه اعتبر المسرح لعدة حالات اختفاء غير عادية وكان بحر الشيطان يمثل الدوام الثاني ولأننا نعرف الآن أن هناك منطقة ثانية مزعومة خارج اليابان ولأن طائرة بعد أخرى قد اختفت وهي في طريقها إلى غوام!!! ولم تُعط مزيداً من البراهين حول ذلك، ولم تعط أمثلة محددة عن اختفاءات السفن أو الطائرات في بحر الشيطان!!

إن اختفاء غواصتين في البحر المتوسط وأربعة زوارق صغيرة في الأطلسي قرب البرتغال كان الإثبات الوحيد المعطى لوجود منطقة ثالثة شاذة في العالم!!

إن اختفاء مجموعة من الطائرات الحربية فوق جبال أفغانستان خلال الحرب العالمية الثانية أثبت أيضاً أن هناك منطقة شاذة. واختفاء طائرة بين هاواي والولايات المتحدة أثبت أن هناك أيضاً منطقة شاذة!!

إن المناطق الخمسة الأخرى الجنوبية للدوامات قد تعينت وببساطة بدون إثبات! فكان هناك تقرير متصل بالأبحاث قد أظهر بأنها موجودة. وكانت كلها موضوعة باتجاه هندسي واحد هو 72 درجة.

والقطب الشمالي والقطب الجنوبي قد أضيفا بعد ذلك وقد تبين أن هناك مسافة ووقت شاذين عن الواقع في القطب الشمالي و لم يكن هناك من مبرر لإضافة القطب الجنوبي أيضاً والذي لم يثبت فيه شيء شاذ.

أما الكتابات التي تتكلم عن الدوامات الملعونة تُظهر الأبحاث أولاً المتهم حيث إنها المناطق المعنية وإن الدليل على الجريمة كان ظهور أي حادث في تلك المنطقة وعندما ظهر الحادث سموه شذوذاً. وهناك حسب (سيتو) كمية كبيرة من الأدلة لبعض المناطق وكمية وافية للبعض الآخر تقريباً. ولا شيء للنسبة القليلة منهم وذلك لأن افتراض الترتيبات للدوامات تبين أنها منتظمة وقد تأكد من وجود الأجزاء الأخرى. كل الأجزاء تأكدوا منها أو أثبتت. ثم بعد ذلك أضافوها لتكون الزاوية لمثلث متساوي الأضلاع فتصبح الأعجوبة التي اختلقوها وكانت من ترتيب الطبيعة.

إن خبراء الكمبيوتر يستعملون المختصر GiGo والتي تعني زبالة داخلة/ وزبالة خارجة يعني إذا أعطيت معلومات رديئة للكمبيوتر فإن المخرج سيكون مساوياً ويعطيك أجوبة رديئة وربما أكثر بدون تحقق من الأمر. وليس هناك من طريقة يمكن اعتمادها عندما تعطي تقديرات مشوشة لتحصل على أجوبة صحيحة. فكيف أمكن بوضع دبابيس في أماكن محددة على نموذج للكرة الأرضية لسفن اختفت في أماكن غير معروفة بالضبط أمكننا بعد ذلك أن تكون الشكل الهندسي المعين في هذه المنطقة. وكل المناطق موضوعة على مسافات متساوية بدرجة ميلان واحدة حول العالم. فعلى سبيل

المثال كيف أمكن تحديد موقع السفينة أتلانتا ربما تكون قد غرقت في انجلترا هل تأكدوا فعلاً من أنها غرقت في مثلث برمودا؟

وأين كونيمارا - 4 وأين روبيكون على شريط المعلومات بحيث يظهر أن مثلث برمودا هو دوامة ملعونة؟ هذا وإن الأبحاث قد أثبتت أن هذه البواخر قد اعتبرت أصلاً ضحايا لأسباب غامضة غير معروفة. وقد وجدت مباشرة بعد مرور الإعصارات. وهل كان اختفاء آل سنايدر في زورق من الخشب الرقيق، وتحت ظروف من الرياح العاصفة، والتي كانت تهب بسرعة 50 ميلاً في الساعة يعتبر جزءاً من الحالة؟

هناك عدة جهود قد بذلت لضبط العملية الحسابية أو الهندسية لعمليات الاختفاء الخاصة بالسفن وهي في الطريق إلى المواقع المحددة لها. ولكن النتيجة لم تكن شيئاً سوى أغلاط لأنها مبنية على نفس المصادر الخاطئة للمعلومات السابقة الملقمة للكمبيوتر وأعطيت فقط لإثبات خواص الشذوذ العائدة لمثلث برمودا وبحر الشيطان والدوامات الملعونة الأخرى.



# المغناطيسية ـ اللغز ـ ومثلث برمودا

لقد تبين حدوث شذوذ مغناطيسية في مثلث برمودا، واعتقد البعض بأن لها تأثيرها على اللغز. ولقد أبلغ بعض الطيارين عن بوصلاتهم التي أشارت إلى اتجاهات خاطئة أو دارت بشكل عشوائي. والخبراء في المنطقة قد لاحظوا عواصف مغناطيسية قد تؤدي إلى تضليل الملاحة في البحر.

واحد من أهم الفرضيات المنطقية والتي حاولت وضع الحلول لكثير من حالات اختفاء السفن في المثلث معتمدةً على التغيرات المغناطيسية واعتبارها مسؤولة عن ذلك. وكما يعلم كل طلاب الثانويات العامة فإن البوصلة لا تشير إلى الشمال الحقيقي للقطب الشمالي. ولكن للقطب المغناطيسي الشمالي والذي يبعد بمسافة معينة عن القطب الحقيقي. وهذا الاختلاف في المسافة بين أي نقطة وكل من القطبين تسمى الاختلاف المغناطيسي وهذا الاختلاف يختلف بحجمه من منطقة إلى أخرى وقد يصل إلى 20 درجة في بعض المناطق وإذا ما أهمل الطيار أو البحار هذا الاختلاف فإنه سرعان ما يجد نفسه متجهاً إلى منطقة أخرى قد تبعد بمئات الأميال عن المنطقة التي يقصدها.

أما مثلث برمودا فهو يعتبر من المناطق القليلة في العالم والتي تشير فيها البوصلة إلى الشمال الحقيقي وليس المغناطيسي. وكذلك يوجد منطقة أخرى على الأرض وتسمى منطقة بحر الشيطان قرب جزر اليابان وذلك حيث اختفت مجموعة غير محددة لعدد من

السفن هناك. وقد أوضح حرس السواحل بأن ذلك "كان مصادفة". ولقد جرت عدة محاولات لتقرير طبيعة هذا الشذوذ المغناطيسي في مثلث برمودا وأحد هذه المحاولات. كان مشروع البحرية المغناطيسي (ماغنت) والذي استعمل مجموعة من الأجهزة المتطورة للقياسات المغناطيسية الحساسة وذلك لقياس العوائق المغناطيسية.

هناك مجموعة من النظريات الخاصة الشذوذ المغناطيسي وعلاقته بالاختفاء. ولكن هذه النظريات أثبت أنها خاطئة وذلك لأن أي شخص له إلمام بسيط بعمل البوصلة يعرف سبب هذا الخطأ. إن هذه الشواذات المختلفة والمنسوبة إلى مثلث برمودا والتي تفترض بأنه منطقة غير عادية. وما هي في الحقيقة سوى الظواهر العادية والخصائص المغناطيسية العادية للبوصلة ويمكن رؤية ذلك في جميع أنحاء العالم. إن هذه الخصائص أساسية لدرجة أنها تدرس كدروس مبدئية في الملاحة. وحتى لو كان هناك مادة للتدريس تدعى نظرية الشذوذ المغناطيسي فإنهم سيشرحون فقط كيف تنحرف السفينة عن مسارها ولن يعملوا أي اعتبار لمسألة الاختفاء. وبالإضافة إلى ذلك فإن التقرير عن أن الفرق المغناطيسي في مثلث برمودا = صفر. فهو فيه جزء من الحقيقة، ومع أنه فعلاً يساوي صفر بالقرب من فلوريدا فهو يكبر تدريجياً باتجاه الشرق حتى يصل إلى 15 درجة عند جزيرة برمودا.

## الاختلاف المغناطيسي

القول بأن الاختلاف المغناطيسي قد يكون هو الأكثر منطقية من كل النظريات قد فتح المجال للقول إن حالات الاختفاء ليست مبنية على قاعدة مهما كان نوعها وللسحرية فإنه يجب القول بأن الاختلاف المغناطيسي يجب أن يكون هو المسبب لاختفاء البواخر في جميع أنحاء العالم إلا بالقرب من فلوريدا وبحر الشيطان.

إن البوصلات لا تشير إلى القطب الشمالي ولكنها تشير إلى قطب شمالي مغناطيسي والذي هو بالقرب من (جزيرة أمير ويلز)، في شمال كندا وتبعد حوالي 1300 ميلاً عن القطب الشمالي والاختلاف في المسافة بين الاتجاه إلى القطب الشمالي المغناطيسي والاتجاه إلى القطب الشمالي الحقيقي يختلف من مكان إلى آخر على سطح الأرض.

والاختلاف عند أي نقطة معطاة للطيار معروفة لديه بأنها اختلاف مغناطيسي. فمثلاً إن الاختلاف المغناطيسي عند جزر الآزور هو 20 درجة. وذلك حيث اتجاه البوصلة إلى القطب المغناطيسي فإن البوصلة تشير إلى 20 درجة بعيداً عن القطب الحقيقي. والاختلاف المغناطيسي في فونيكس - اريزونا هو 14 درجة حيث أن القطب الشمالي والقطب المغناطيسي يبتعدان عن بعض مقدار 14 درجة.

وعند مثلث برمودا بالقرب من فلوريدا فإن الاختلاف يقترب من الصفر وهذا يعني أن الاختلاف هناك يصبح لا شيء وابرة البوصلة تتجه نحو القطبين معاً، لأنهما على نفس الاتجاه من تلك النقطة في فلوريدا. وكذلك يوجد مناطق أخرى في العالم بحيث يكون القطبين عندها على نفس الاتجاه إن الخط الواصل بين هذه المناطق يسمى "خط الانطباق المغناطيسي" ومع أنه متأثر قليلاً بعدم الانتظام في حقول الأرض المغناطيسية فهو يعتبر في الأساس الخط المستقيم الذي يجري في القطب المغناطيسي عبر كندا وبحيرة متشيغن عبر شمال الولايات المتحدة ثم فلوريدا وكوبا وأميركا الجنوبية والبواخر بالقرب من خط الانطباق المغناطيسي فهم غير معنيين بموضوع الاختلاف المغناطيسي ولأنه لا يوجد أحد منهم في تلك المنطقة.

وكلما كانت السفينة بعيدة عن خط الانطباق كلما زاد الاختلاف المغناطيسي والذي يجب أن يحسب مع الاختلاف الواضح لكل منطقة حسب الخريطة البحرية الموضحة وهذه مسألة بسيطة لتطبيق التصحيح الملائم. والطيارين يجب أن يقوّموا اتجاههم كما يجب وإلا فإنهم سينحرفون عن مسارهم.

فبالقرب من فينكس مثلاً فإن الطيار يرغب في الطيران باتجاه الغرب 270 درجة فيجب أن يصحح بمقدار 14 درجة والاختلاف في تلك المنطقة يتحول المقود 256 درجة مسار مغناطيسي. فإذا كان قد نسي حساب الفرق و لم ينتبه للعلامات الأرضية حوله فإنه سوف يطير 14 درجة باتجاه اليمين بعيداً عن المسار المطلوب اتباعه. وبعد 500 ميل فسوف يكون على بعد 124 ميل شمال المنطقة التي حددتها حساباته. والطيار قرب جزر الآزور ونسي أن ينحرف 20 درجة للتصحيح فإنه سوف ينتهي عند 173 ميل بعيداً عن

مساره الحقيقي وبعد أن يكون قد قطع 500 ميل طيران ـ ومع أن التصحيح في الاختلاف المغناطيسي هو إجراء أساسي بحيث إنه من غير المحتمل أن لا يتفحص حتى أصغر المبتدئين هذا الاختلاف. لا خلاف حول أن من ينسى أو يهمل هذا التعديل البسيط فسوف يقوده ذلك إلى طيران منحرف عن المسار.

ومع هذا فإن طياراً قرب فلوريدا أو بهاماس لن يضل الطريق إذا ما نسي التعديل بالنسبة للاختلاف المغناطيسي وذلك لأنه لا يوجد شيء من الاختلاف لتعديله.

ومع أن البوصلة فوق فلوريدا تشير إلى القطب الشمالي فهي أيضاً منجذبة إلى القطب المغناطيسي الشمالي فإن القطب الشمالي تصادف وكان هو نفسه القطب المغناطيسي هناك وعلى خط واحد. وعند استعمال نفس المنطق الموجود في أسطورة مثلث برمودا. فإن الشكوى تكون بأن البوصلات تشير بالقرب من فلوريدا صوب كالامازو وذلك حيث كالامازو هي أيضاً على خط التطابق المغناطيسي وكل البوصلات في فلوريدا وقربها تشير إلى كالامازو.

## الاضطراب المغناطيسي - الشذوذ - العواصف

إن حقول المغناطيس الأرضية هي ناتجة عن قوى صادرة عن قلبها المغناطيسي ومع أن هذه القوى منتظمة تقريباً فوق سطح القشرة الأرضية فإن هناك أماكن كثيرة حيث تكون القوى المغناطيسية المحلية متداخلة. وهذه الأماكن تكون في العادة مليئة بالحديد والمعادن الخام المركزة وعلى سبيل المثال منطقة مينيسوتا الشمالية وفوق بحيرة ليك سوبيريور أو يكون في باطن الأرض طبقات من الحمم البركانية مثل تلك التي بقرب غرانتس ـ نيومكسيكو وذلك حيث الاضطرابات بالقرب من الحقول المغناطيسية . فالبوصلات في المنطقة لا يمكن الاعتماد عليها والملاحظات فوق خرائط الطيران تحذر الطيار من الوضع فتلك منطقة لا يمكن اعتبارها غريبة أو لغز بحاجة إلى حل.

وبالنسبة للبحرية الأمريكية والتي قامت بتجارب في تلك المنطقة ليس أثناء التحقيق في غموض مثلث برمودا كما أشاع الكتاب دائماً ولكن كجزء من برنامج عالمي (لتحديث خرائط الملاحة) لا يوجد اضطرابات مغناطيسية في مثلث برمودا.

إن التباين بالنسبة للاضطرابات المغناطيسية والتي تسبب تقديراً غير منتظم وغير متناسق مع الحقل المغناطيسي للأرض. إن الشذوذ المغناطيسي هو قوة صغيرة تسببها غواصة أو أي أجسام حديدية ممغنطة. وإن تأثيرها ضعيف جداً على البوصلة لمركب يمر أو لطائرة محلقة.

إن العواصف المغناطيسية قد حدثت بواسطة التيارات المشحونة بجزيئات من الشمس والتي تتداخل مع الحقل المغناطيسي للأرض. وهذه العواصف التي تظهر بشكل غير منتظم فهي شديدة لعدة ساعات والتي تبدو فيها البوصلة خاطئة حتى أقصى حالات الخطأ درجة أو درجتين. وخطأ بهذا الحجم ليس له أي تأثير على الملاحة.

**البوصلات المضللة**

إن البوصلة وطبيعتها معروفة من الملاحين فهي غير مستقرة في الهواء العاصف أو الماء الهائج. وإبرة البوصلة مركبة فوق محور صغير والذي يسمح لها بالتحرك بحرية بينما تبحث عن اتجاهها الصحيح. ومع أن الإبرة مركزة داخل علبة صغيرة تحوي كمية من الزيت الخفيف والذي يخفف من سرعة تحركها والجاذبية الأرضية سوف تسبب لها الدوران إذا لم يكن سطحها مستوياً.

وحيث إن الطائرة أو القارب يميلان من جانب لآخر كما في الجو العاصف فإن الإبرة ستتحرك يميناً وشمالاً وكلما زاد الاهتزاز زاد ترنح الإبرة. والطقس لا يحتاج لأن يكون عاصفاً ليعطينا قراءة مفيدة وقد تدور بعنف كلياً إذا كان هناك طقس عنيف.

لقد مر كثير من الأوقات على الملاحين كانوا يتحركون فيها بناء على تضليل كبير من قراءة البوصلة فمثلاً إذا ما تحركت الإبرة بانتظام من 30 درجة إلى 50 درجة ثم عادت مرة إلى 30°. فإن السفينة تكون متجهة المسار 40° وهذا العيب في حركة البوصلة هو الذي أدى إلى ضرورة استعمال البوصلة الكهربائية أو ساعة التوازن الهوائية. ومع أنهما يعتريهما قليلاً من العيوب أيضاً ولكن هذان النوعان يظلان أكثر متانة في الطقس المضطرب.

فأي طيار قد حلق بجناحي طائرته أو أي بحار ركب الأمواج يعرف كلاهمـا كـم هو سهل تحريك إبرة البوصلة فهو لا يحتاج لأكثر من قوة كتلك التي يحتاجها لتحريـك مكعب من الثلج في كأس فارغ.

## مشروع مغنت

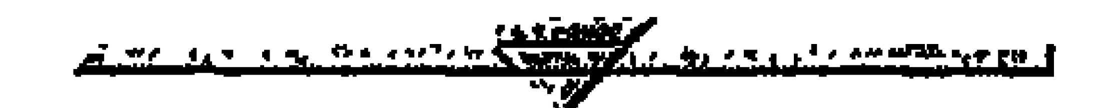
إن مشروع مغنت تقرر له أن يبقى سراً حتى سنة 1963 عندما كشف عنه مراسـل من تحقيقات يوفو (الأجسام الطائرة غـير محـددة الهويـة) وبنـاءً علـى مـا ذكـره المراسـل والذي كشف عن مشروع طائرة على مدرج احتياطي في مطار سان فرنسيسكو وهـذا المشروع والغير قابل للنشر كان على اتصال مباشر مع تحقيقات الحكومة الكندية لليوفو (الصحون الطائرة) وكان هذا المشروع يستخدم أجهزة متطورة خاصة وطيارين سـريين بلباس غير عسكري.

والمقال يحتوي على صـورة منشـورة ويظهـر ذنـب الطـائرة وبـدت منشـورة علـى الصفحة بالأحرف الكبيرة (مشروع مغنت طريقة غريبـة لعـدم نشـر المشـاريع إعلاميـاً) وبحسب رأي المراسل والذي تمكن من الدخول إلى مكان المناقشات مع الرجال والنتيجة المهمة التي استحصل عليها من المشـروع حـين ذلـك كـان اكتشـاف قـوى مغناطيسـية خاصة قاذفة من فوق البحر الكاريبي، مـع أنـه لا يوجـد أي علاقـة قـد أثبتـت بينهمـا. وعندما اختفت الطائرات الخمس التابعة للبحرية الأمريكية وذلك بعد صدور تقرير بـأن "تدخل غير معروف المصدر طرأ على عمل بوصلاتهم" . وقـد أفـاد المراسـل بأنـه كـان واضحاً بالنسبة للعلماء المدنيين والطيارين المدنيين وقد تأكدوا مـن أن مشـروعهم كـان للتغطية فقط لأهداف أخرى والتي كانت تقصد البحث عن صحون طائرة. وقد شكك جدياً بأن البحرية الأمريكية والـتي كـانت تمـول كـل العمليـة كـانت تحـاول أن تسـوق مشروعها لاكتشاف كيف يمكن للصحون الطائرة أن تكـون قويـة ومتمكنـة ومنظمـة. وحيث أن سلاح الطيران لم يكن جاهزاً لمشاركة جهات أخرى بمعلوماته.

وقد أنهى المراسل مقاله مؤكداً لقرائه بأنه بالرغم من أنـه اسـتطاع أن يصـور عـدة صور أخرى غير تلك المنشورة مع المقال فهو حرص على عدم نشرها لئلا تقع في أيدي الأعداء فيستفيدون من أي شيء قد يكون ذو قيمة لهم.

وقد خضعت البحرية لأسئلة كثيرة عن المشروع إذا ما كان سرياً فنفت البحرية أن يكون المشروع سرياً أو أن قوى غير عادية قد اكتشفت في البحر الكاريبي، وذلك بناءً على كتيب وزع من قبل مكتب اوشيانوغرافك إن مشروع مغنت هو مسح جوي للجغرافيا المغناطيسية (مغناطيسية الأرض) لكل المحيطات في العالم. والمعطيات استعملت لانشاء ملاحة متطورة ولعمل خرائط مغناطيسية والتي يعود أكثرها إلى 30 سنة مضت وتستعملها كل سفن العالم وطائراتهم. والأشعة التي تنطلق من الفضاء الخارجي قد قيست أيضاً.

إنه ليس شيئاً غريباً بأن تكون الأبحاث جارية بشأن الكاريبي وذلك لمحاولة إعلانه منطقة غامضة جديدة. وذلك لحل غموض مثلث برمودا ــ ودراسات من هذا النوع دائماً لها حكاية تغطيها وذلك بناء على ما يقوله المراسل ولكن المسؤولون دائماً ينفون طبعاً كل ذلك بسبب هدفهم الحقيقي.



# الخاتمــة

لقد اقترحت عدة نظريات لحل لغز مثلث برمودا ـ من فرضية المطبـات الزمنيـة إلى فرضية حقول الجاذبية المعكوسة وحتى أنهم لجأوا إلى افتراض أن يكـون السـحر مسـبباً لحـوادث الاختفـاء هـذه. والتضليـلات الجويـة والشـذوذ المغناطيسـي وشـذوذ الجاذبيـة الأرضية والقوى الغريبة التي أوقفت أجهـزة الإرسـال وأوقفـت الـرادارات عـن العمـل، وكذلك أثرت على البوصلات.

إن الهزات الأرضية تحـت البحـر وتيـارات المـاء العموديـة، وكذلـك موجـات المـد والجزر والبحار الغريبة وأشعة الموت المنبعثة مـن اتلنتـس. والثقـوب السـوداء في الفضـاء والإشارات الضوئيـة في عمـق البحـر لإرشـاد غـزاة مـن عـوالم أخـرى يوفـو (UFO) أو الصحون الطائرة التي تجمع عينات من البشر مع مركباتهم لدراستها في مجرات أخرى أو لإنقاذهم من مذبحة عظيمة قد تحدث قريباً.

ولقد وصفت المنطقة بأنها منطقة الدوامات الملعونة. أو المنطقـة الشـاذة. أو المكـان حيث الأحداث والأجسام لا تتصـرف بشـكل طبيعـي. وقـد قيـل إنـه السـحر الأسـود للموت أو النحس الكامن داخل هذا المثلث:

حاول بعض المنظرين أن يجدوا علاقة بين كل السـفن المفقـودة، والركـاب. فلربمـا كان هناك تحليل عن الحمولة المشحونة. أو برمجة ضخمـة عـن الأنسـاب فـأحصوا كـل الضحايا لعل ذلك يساعدهم على التوصل إلى حل.

وهل وقع الحادث في نفس الوقت من النهار؟ أم خلال خسوف القمر؟ أم خلال انفجارات شمسية؟ وهل كان هناك علاقة بين حالات الاختفاء والزلازل الأرضية. وهل إن السبب متعلق بالفضاء أي هل هناك تدبير معين من قبل الكواكب؟

لم تظهر نظرية واحدة مقنعة لواحدة فقط أم لكل الحوادث على حد سواء. لقد اقترح البعض أن تحل المشكلة لمرة واحدة وإلى الأبد. وذلك بإغلاق المنطقة أمام الملاحة وأن ترسل الحكومة الأمريكية السفن التي تتحرك بجهاز التحكم عن بعد (ريموت كونترول) وعليها أجهزة مبرمجة حتى تستطيع اتباع كل ظاهرة تبدو غير عادية. وقد اقترح أيضاً أن يحضر منجمين وعرافين لكي يعطوا رأيهم وانطباعهم عن القوة المحركة في المنطقة.

وحسب اعتقادي فإن هذه التدابير غير ضرورية. وقد بدأت ابحاثي في محاولة لاكتشاف وجمع أكبر كمية من المعلومات عن مثلث برمودا و لم أكن أتوقع النتيجة التي توصلت إليها. وبعد فحص كل الدلائل توصلت إلى الاستنتاج التالي:

- لا توجد نظرية لحل هذا اللغز، إنه من غير المعقول أن يحاول المرء الوصول إلى سبب شامل ينطبق على كل حوادث الاختفاء في هذا المثلث، ولا يحاول التوصل على سبيل المثال إلى سبب واحد لحوادث السيارات التي تحدث في ولاية اريزونا. وقد وجدت أنه بالكف عن البحث عن نظرية شاملة لكل الحوادث ولكن بالتحقيق في كل حادثة على حدا بدأ الغموض ينجلي من أمامي.

إن اكتشافاتي من خلال الأبحاث كانت راسخة:

1 - فعندما وجدت المعلومات الكافية لكل حادثة رأيت أن التفسير المنطقي لأسبابها بدأ يظهر لمعظم الحوادث جلياً. إنه من الصعب مثلاً اعتبار أن اختفاء السفينة روبيكون لغزاً وخصوصاً عندما نعلم بأن الإعصار الذي ضرب الميناء بشدة كان أثناء وجود روبيكون راسية فيه. إنه من الصعب أيضاً أن يحتار أحد ما بسبب ضياع مارين سلفر كوين وخصوصاً عندما يعلم بأن بنية السفينة كانت ضعيفة. وأحوال الطقس كانت حسبما وضعتها تقارير خفر السواحل ضمن تحقيقاتها.

2 ـ وباستثناء بعض الحالات القليلة فإن الحوادث المؤسفة والتي بقيت من دون حل هي تلك التي لا توجد معلومات بشأنها. وفي كثير من الحوادث كان هناك معلومات مهمة جداً وفي حالات أخرى فإن الحادثة برمتها تكون خيالية.

3 ـ الاختفاء قد حدث في كل انحاء المحيطات وحتى فوق الأرض. وخلال أبحاثي وجدت أن هناك حوالي مئتي سفينة قد اختفت أو وجدت مهجورة بين ولاية نيو انغلند وشمال اوروبا من العام 1850.

ومع أن الاختفاءات التي حدثت في مثلث برمودا كانت على الأغلب تلك التي نشرت وأشيعت وبعض حالات الاختفاء التي حدثت في مكان آخر قد جيرت لحساب مثلث برمودا. وأكثر تلك الحوادث شهرة حادثة السفينة فرايا والتي وجدت مهجورة في المحيط الهادي سنة 1902. فإذا كانت كل حالات مثلث برمودا قد عينت على مجسم للكرة الأرضية بواسطة الدبابيس فسوف نجد أن تلك الحوادث قد غطت البحر الكاريبي وخليج المكسيك وأكبر كمية من شمال المحيط الأطلسي. ومثلث برمودا ليس وحيداً فريداً.

4 ـ بعض السفن الضائعة مرت من خلال مثلث برمودا ولكن لم يتأكد ما إذا فقدت هناك. فإن السفينة أتلانتا على سبيل المثال قد تكون غرقت في أي مكان بين برمودا وانجلترا.

5 ـ وفي كثير من الحالات فإن المكان حيث لاقت السفينة حتفها يكاد يكون غير معروف بالمرة والباحثون كانوا قد أُمروا بأن يوسعوا نطاق تفتيشهم في أوسع منطقة ممكنة.

6 ـ إن كثيراً من الحوادث لم تعتبر غامضة عندما وقعت، ولكن اعتبرت كذلك بعد فترة طويلة عندما حاول الكتاب البحث عن حوادث أخرى وقعت في مثلث برمودا حتى يتمكنوا من إنشاء مراجع لهم. إنه في الواقع من الصعب الحصول على معلومات متكاملة (حتى عندما نبحث عنها ) عن أي حادثة وقعت قبل عدة سنوات.

7 ـ وعلى عكس ما ورد في الأسطورة فإن الطقس كان سيئاً عندما وقعت معظم حالات الاختفاء. وفي عدة حالات ورد ذكر الإعصار على أساس أنه المسبب لحالة الاختفاء.

8 ـ إن كثيراً من الحوادث المؤسفة حصلت في الساعات الأخيرة من النهار أو أثناء الليل مما جعل عملية البحث مستحيلة عند محاولة استعمال الرؤية العينية في البحث. وتبقى المشكلة معلقة حتى صباح اليوم التالي وبهذا فإنهم يعطون البحر ساعات إضافية لينشر ما يشاء من الحطام إن وجد.

9 ـ إن كثيراً من الكتّاب الذين نشروا الحوادث لم يتوفر لديهم بحث أصلي ولكنهم أعادوا صياغة المقالات للكتاب السابقين فقط، وبهذا فهم خلدوا الأخطاء وزينوا الاعتبارات السابقة ونمقوها.

10 ـ وفي عدد من الحوادث استبعد الكتاب المعلومات التي تزود الموضوع بحلول واضحة للاختفاء.

مع الاستثناء للنقطة رقم 9 فإن هذا التقرير صالح أيضاً بالنسبة للمنطقة المعروفة بموطن النسيان (ليمبو Limbo) حيث الضياع. وأكثر من ذلك فإن ليمبو أو منطقة الضياع هو حيث تنعدم القدرة على تحديد الاتجاهات وتشمل كل المنطقة التي هي على الأقل تبلغ مساحة الجزء الشمالي للمحيط الأطلسي. وذلك يجعلها صعبة في أن تدعم النقطة التي تجعلها مثل مثلث برمودا كظاهرة فريدة.

إن أسطورة مثلث برمودا هي لغز مصطنع ولقد ابتدأ عندما كان هناك إهمال في البحث عن المفقودين وبدأوا بتضخيم الأحداث. كما خلدها الكتاب إما عن قصد أو عن جهل. فاستغلوه بناءً على معلومات خاطئة ولا تستند إلى منطق محكم. وفي أغلب الاحيان اعتمد أسلوب الإثارة في رواية القصة.

ولقد تكررت الأحاديث عن القصص مرات عديدة بحيث إنها بدأت تتخذ صفة الحقيقة المسلمة.

أنا ككل شخص يبحث عن الغموض ويحبه. واللغز يوسع المخيلة ويبدو أننا جميعاً لدينا رغبة داخلية في البقاء عند حالة الخشية من تلك الظواهر الغامضة التي تظهر وكأنها غير تابعة لمنطق علمي التفسير. ومع هذا فإننا نبتهج في البحث وراء اكتشاف جواب حقيقي لنفس تلك الالغاز.

ربما ابتدأنا نصبح أكثر نضجاً في وعينا بأننا معرضين دائماً لغارات الظواهر الغامضة غير القابلة للحل، إنه من المرضي أن نعرف بأننا بحاجة إلى أن لا نبقى مرتبكين ومحتارين طوال حياتنا بسبب الظواهر التي تبقى أصعب من أن تفسر.

# فهرس



# حقيقة مثلث برمودا

إن أسطورة مثلث برمودا هي لغز مصطنع ولقد ابتدأ عندما كان هناك إهمال في البحث عن المفقودين وبدأوا بتضخيم الأحداث. كما خلدها الكتاب إما عن قصد أو عن جهل.
فاستغلوه بناءً على معلومات خاطئة ولا تستند إلى منطق محكم. وفي أغلب الاحيان اعتمد أسلوب الإثارة في رواية القصة. ولقد تكررت الأحاديث عن القصص مرات عديدة بحيث إنها بدأت تتخذ صفة الحقيقة المسلّمة.
إن الكاتب ككل شخص يبحث عن الغموض ويحبه. واللغز يوسع المخيلة ويبدو أننا جميعاً لدينا رغبة داخلية في البقاء عند حالة الخشية من تلك الظواهر الغامضة التي تظهر وكأنها غير تابعة لمنطق علمي التفسير. ومع هذا فإننا نبتهج في البحث وراء اكتشاف جواب حقيقي لنفس تلك الالغاز. ربما ابتدأنا نصبح أكثر نضجاً في وعينا بأننا معرضين دائماً لغارات الظواهر الغامضة غير القابلة للحل، إنه من المرضي أن نعرف بأننا بحاجة إلى أن لا نبقى مرتبكين ومحتارين طوال حياتنا بسبب الظواهر التي تبقى أصعب من أن تفسر.

